Aeronavegación



ORGANO DE LA AVIACION NACIONAL
editado por la
FEDERACION AERONAUTICA DEL URUGUAY

JULIO DE 1960
Año I N.° 1

AERONAVEGACION

ORGANO DE LA AVIACION NACIONAL

editado por la

FEDERACION AERONAUTICA DEL URUGUAY

•

COMITE EJECUTIVO

José M. Peña, Presidente;

Brigadier Conrado A. Sáez, Vice-Presidente;

Clemente Puig, Secretario;

Leandro Passeggi, Tesorero;

Hodgar Salgado, Gustavo Mailhos, H. Sánchez Ciganda, Vocales.

•

DELEGADOS:

En Argentina:
Dr. Agustín Rodríguez Jurado (H.)

En Brasil:
Dr. José Paranhos de Río Branco

•

Redactor Responsable:
Sr. Hodgar Salgado
Galicia 1154. P. 14. Ap. 24

Secretario de Redacción:
Sr. Carlos Leonel Bernasconi

Redactores Especiales:
Mayor José Escursell, de la Fuerza Aérea
Teniente de Navío Carlos Minbacas, de la Aviación Naval

Administrador:
Cap. Cr. Jesús M. Acosta

Correspondencia:
Casilla de Correo Nº 1513
Montevideo - Uruguay

Dibujó la tapa:
H. M. Tramútolo

SUMARIO

A cuantos aman la Aviación y luchan por Ella

Corresponde inicialmente explicar esta transición. La de nuestro Boletín informativo, para uso exclusivo de las entidades que integran la F.A.D.U., en una publicación regular y periódica, momentáneamente ajustada al molde a que responde el presente ejemplar.

Salvadas todas las distancias, así como en estos días, a favor de la gloriosa efemérides argentina y rioplatense, que todos hemos venido celebrando, ha podido hablarse del espíritu de Mayo, nosotros creemos que, en relación a los problemas aeronáuticos, que directa o indirectamente interesan al país, puede hablarse del "espíritu de Rivera".

Fué efectivamente en la Asamblea llevada a cabo en esa ciudad, a mediados de noviembre de 1959, que surgieron diversos pronunciamientos encaminados a propiciar soluciones favorables al desenvolvimiento y la facilitación de las actividades aeronáuticas en el territorio nacional, y, por extensión, en el ámbito interamericano.

En este último concepto, la tónica puede decirse que fué dada por el lema, al conjuro del cual, F.A.D.U. convocó a los representantes de la aviación civil de otros países amigos, en especial, la Argentina y el Brasil, teniendo la satisfacción de que correspondiesen a nuestro llamado, Chile y Venezuela.

CIELOS DE AMERICA SIN FRONTERAS Fué ese lema, que valió, además, para definir el objetivo, la meta ideal, el espíritu que, de acuerdo a lo expuesto, inspiró la convocatoria.

Pues bien, poco después, una Escuadrilla Argentina de Buena Voluntad, constituida por tres aviones, tripulados por seis caracterizados representantes del Círculo de Periodistas y Escritores de Aeroastronáutica de la nación vecina, paseó ese lema —que adoptara, de manera expresa, para denominarse — por las rutas aéreas del Continente, en vuelo iniciado en Wichita, Kansas, el día 26 de mayo último y que vió su término en Buenos Aires, a fines de junio, previa visita a nuestro país.

Es "el espíritu de Rivera" que está en marcha, siendo ella la razón de que, en presencia de esa primera realización efectiva, este número inicial de AERONAVEGACION, órgano de la Aviación Nacional, sea dedicado, a modo de cordial homenaje, de solidaridad fraterna y de adhesión, también, al Sesquicentenario argentino, a los componentes de aquella Escuadrilla.

En otra parte de esta misma publicación reproducimos, de igual modo, el proyecto de Reglamento del Comité Jurídico Aeronáutico Interamericano, formulado por la Sección Derecho Aéreo de la Facultad de Buenos Aires, en base a una iniciativa del doctor Eduardo Basualdo Moine, uno de los más calificados componentes de la brillante delegación argentina, que prestigió y honró con su presencia la Asamblea de Rivera, contribuyendo, con su aporte invalorable, a configurar, definir y dar a aquel espíritu proyección más vasta y trascendente.

Es por eso que deseamos que este primer número de AERONAVEGACION se considere dedicado, con igual intención de homenaje, a la ilustrada pléyade de juristas, especializados en Derecho Aéreo, que integran el referido Instituto y al núcleo entusiasta, ávido de saber, que forma el alumnado de la referida Sección del ilustre Claustro jurídico bonaerense.

En lo que con nuestro medio se relaciona, esta publicación se complace en saludar a cuantos en el país bregan en favor del desenvolvimiento y del progreso aeronáutico en todas sus manifestaciones: funcionarios, técnicos, dirigentes, transportadores, pilotos, personal auxiliar de todas las categorías, considerándonos obligados a particularizar esta referencia con las meritorias entidades aerodeportivas de toda la República, sin cuya gestión abnegada, tenaz, inapreciablemente meritoria, la aviación civil uruguaya no existiría.

Como podrá verse, por el material inserto en las páginas que subsiguen, este órgano, cuya publicación comporta, de igual modo, realizar uno de los postulados de Rivera, aspira a convertirse en nexo de todas las ramas de la actividad aérea en el país, comprendidas nuestra gallarda Fuerza Aérea, la esforzada y justamente prestigiosa Aviación Naval, los tenaces y admirables cultores del volovelismo, los aeromodelistas, que cumplen la misión de asentar, en el que puede considerarse su estadio inicial, la conciencia aeronáutica nacional.

Las actividades y logros de todas y cada una

de esas ramas de la actividad aeronáutica nacional, repetimos, hallarán eco en nuestras páginas, en la medida de nuestras posibilidades, que aspiramos a que, con el concurso y el apoyo recíprocos, vayan amplificándose paulatinamente.

Con ello, somos consecuentes con la propia razón de ser de la F.A.D.U., que en este aspecto tuvo expresión cabal en el espíritu que animó la Asamblea de Rivera y que no fué, ni pudo ser otra, que realizar obra de unión, de solidaridad, de entendimiento, entre cuantos, con buena voluntad, leal intención y verdadero patriotismo, cumplen algún cometido, importante o no, vinculado al interés aeronáutico de la República, que es como decir, al propio interés de la misma.

Conste, pues, nuestro cordial saludo y el ofrecimiento de nuestro concurso, para los que, sin reservas, tienen la misma preocupación que nosotros: impulsar el progreso nacional, a través de la aviación, en todos sus aspectos.

Plan de distribución de subvenciones para 1960

A título de cómputo provisional —lo que evidencia que, antes de formular las respectivas solicitudes, deberá esperarse el cómputo definitivo— la División competente de la Dirección de Aeronáutica Civil, ha formulado el siguiente plan de distribución de subvenciones para el año 1960:

	Nombre de la Entidad:	**Pilotos** "A"	"B"	**Puntos**		**Subvención**
1º	Aéro Club del Uruguay	42	2	46	$	66.666.66
2º	Círculo Aérodeportivo Montevideo	20	4	28	"	40.579.71
3º	Centro Aviación Salto	9.27	0.5	10.27	"	14.884.06
4º	Aéro Club Canelones	9	0.5	10	"	14.492.75
5º	Aéro Club Paysandú	8	1	10	"	14.492.75
5º	Aéro Club Rocha	5	—	5	"	7.246.37
6º	Aéro Club de Flores	—	2	4	"	5.797.10
6º	Aéro Club de Melo	4	—	4	"	5.797.10
7º	Aéro Club de Durazno	3	—	3	"	4.347.83
7º	Aéro Club de Treinta y Tres	3	—	3	"	4.347.83
8º	Aéro Club Maragato	2	—	2	"	2.898.55
8º	Aéro Club Mercedes	2	—	2	"	2.898.55
8º	Aéro Club Rivera	2	—	2	"	2.898.55
8º	Aéro Club Sarandí del Yí	2	—	2	"	2.898.55
8º	Centro Aerodeportivo Artigas	2	—	2	"	2.898.55
9º	Aéro Club Paso de los Toros	1.73	—	1.73	"	2.507.25
10.	Aéro Club Ombúes de Lavalle	1	—	1	"	1.449.28
10.	Carmelo Aéro Club	1	—	1	"	1.449.28
10.	Centro de Aviación Florida	1	—	—	"	1.449.28
	TOTALES	118.00	10.00	138.00	$	200.000.00

Como surge de las cifras consignadas, se ha formulado el plan de que informa el cuadro precedente, teniendo en cuenta que en el curso del año 1959 se recibieron 118 pilotos "A" y 10 "B", totalizándose en tal forma 138 (ciento treinta y ocho) puntos, que sobre la base de los doscientos mil pesos a distribuir, asigna a cada punto un valor algo superior a 1.449 (mil cuatrocientos cuarenta y nueve) pesos.

El plan reproducido se completa con la siguiente

"**Nota:** Salto y Canelones se reparten, por igual, el puntaje de un piloto "B"; Salto y Paso de los Toros se reparten el punto correspondiente a un piloto "A" en forma tal que, al primero, toca 0.27 y al segundo 0.73 del mismo."

Del Ministro de Defensa Nacional General Don Cipriano Olivera



El señor Ministro de Defensa Nacional, General don Cipriano Olivera, de quien dependen, conforme es sabido, dentro de nuestra organización institucional, los servicios aeronáuticos, tanto militares como civiles, ha tenido la deferencia de dedicar al primer número de "AERONAVEGACION", el siguiente honroso Mensaje, cuyos expresivos conceptos nos hacemos un deber en destacar y agradecer muy especialmente:

"Correspondiendo al gentil requerimiento de las autoridades de la Federa-
"ción Aeronáutica del Uruguay y frente al esfuerzo que realizan al publicar la
"Revista AERONAVEGACION, me cabe expresar la satisfacción que produce el cons-
"tatar que la gran columna de propulsores de nuestra aviación nacional día a día
"estrecha sus filas, por los ideales mancomunados de sus integrantes en aras de
"una superación constante e impersonal. Por ello al felicitar tan feliz iniciativa
"auguro un luminoso porvenir a la nueva revista alada que de mantenerse en
"su derrotero idealista unirá a los hombres de buena voluntad de nuestra acti-
"vidad aérea con el nexo del lenguaje técnico común, bajo su lema de cielos de
"América sin fronteras". — (Fdo.): El Ministro de Defensa Nacional: General CIPRIANO OLIVERA.

La palabra del Inspector Gral. de la Fuerza Aérea
BRIGADIER CONRADO A. SAEZ



El Inspector General de la Fuerza Aérea, por cuya decisión y el espíritu notorio de colaboración que lo anima, se incluye en esta Revista una sección dedicada a las actividades aeronáuticas militares, ha creído del caso formular para el primer número de AERONAVEGACION las siguientes manifestaciones:

"Estimo que comporta una iniciativa del más señalado acierto editar una publicación destinada a la aviación nacional.

El Uruguay era uno de los pocos países que carecía de un órgano de esa índole. Y en este caso el esfuerzo tendiente a subsanar tal omisión, a mi juicio, aparece valorizado, si se considera que ha venido a encararse en forma de todo punto desinteresada, sin finalidad de lucro alguno, a impulsos del exclusivo afán patriótico de ofrecer a la aviación nacional el portavoz de que carecía.

En este concepto, merecen los plácemes más efusivos e incluso el testimonio del mayor reconocimiento, quienes, en primer término, el Presidente de FADU, señor José M. Peña, no han vacilado ni vacilan en prodigar su tenacidad y su entusiasmo realizador en este sentido.

Respecto a lo que, en rápida síntesis, atendiendo a las limitaciones del espacio, puedo decir en referencia a los problemas de la Fuerza Aérea en el momento actual, ello es lo siguiente:

Tenemos necesidad apremiante de renovar el material de vuelo, sobre todo el de transporte medio, del tipo del AT-11 o del Navion, que han sido de gran utilidad en el país.

Resulta notorio, por lo demás, que del reducido número de unidades con

que cuenta la Fuerza Aérea, varias se hallan inmovilizadas, en unos casos, por falta de repuestos y en otros, por insuficiencia de personal.

Me limitaré a enunciar otros aspectos de las necesidades aludidas, ya que el desarrollo de cada punto requeriría espacio considerable.

Es indispensable la sanción de una nueva ley orgánica de la Fuerza Aérea, ya que las circunstancias actuales, desde casi todos los puntos de vista, han superado el cuadro de las previsiones insertas en leyes anteriores.

Tenemos necesidades locativas de igual modo urgentes e impostergables, en particular para la Escuela Militar de Aeronáutica y la Escuela Técnica, donde no se exagera —máxime en relación a la primera— si se dice que se hallan punto menos que hacinados oficiales y cadetes.

Juzgo innecesario señalar que la Fuerza Aérea se halla en condiciones de prestar servicios de considerable utilidad, mediante el cumplimiento de misiones de transporte, facilitando, como lo hace de modo constante, pese a la precariedad de sus elementos, proveyendo al traslado de delegaciones culturales, estudiantiles, deportivas, etc.

Se halla ya en funcionamiento un servicio de correo a Artigas y Salto, servido por aviones en los que eventualmente se transportan personas carentes de medios, en especial pertenecientes a la tropa o sus familiares, enfermos indigentes, así como cargas destinadas a los servicios de Intendencia del Ejército y la Armada.

También se facilita transporte por ese medio a funcionarios en misión oficial, delegaciones a Congresos de interés general, etc., como ocurrió a raíz del último Congreso Magisterial, para poner por caso.

Nuestra colaboración en favor del desarrollo de la aviación civil —subrayó con plena exactitud el Brigadier Sáez— no reconoce otro límite que el de nuestras posibilidades.

Cuando nos ha sido posible, en efecto, hemos facilitado a diversas entidades material de vuelo apto para el entrenamiento de pilotos privados, proporcionando repuestos y aún realizando reparaciones sin otro cargo que el costo de los materiales empleados.

En estos momentos está siendo amplificado un plan de instalaciones radioeléctricas, en todos o casi todos los aeroclubes, que será de gran importancia para facilitar la locomoción aérea en el país.

Además de ello la Fuerza Aérea apoya resueltamente la iniciativa de la Federación Aeronáutica de propiciar el aumento de las subvenciones destinadas a la aviación civil, con la que aspiramos a establecer una real y efectiva colaboración con amplio beneficio recíproco y, desde luego para el país, que en último término es la meta de toda la aviación nacional.

Terminó el Brigadier Sáez augurando éxito a este esfuerzo editorial y descontando que, por la propia circunstancia señalada de ser la resultante de sacrificios patrióticos y desinteresados, está llamada en su concepto a encontrar los apoyos que merece, en forma de continuar, no sólo de proseguirse, sino de mejorarse día a día."

El Problema de la Red de Aeródromos del País

Es encarado por el Presidente de la Comisión respectiva

Nos complacemos en insertar a continuación, precedidas del cuestionario que la Dirección de esta Revista creyera oportuno someterle, al activo y eficaz Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos, Coronel Carlos L. González Toriño, sus respuestas a los puntos que aparecen indicados.

Pregunta: *¿Cuáles son los lineamientos del plan encarado por la Comisión para ampliar el Aeropuerto de Carrasco y dotarlo de las mejoras que reclama, especificando cuáles son esas mejoras?*

Respuesta: En el año 1957 se elevó al Ministerio de Defensa Nacional un plan de ampliación del Aeropuerto Nacional de Carrasco, con varias soluciones estudiadas, de las cuales se propiciaba la Nº 3 consistente en la construcción de una nueva pista principal de 3.000 mts. de largo proyectada para los grandes aviones a reacción, adaptación de una de las existentes como secundaria, ampliación de la aeroestación, instalación de equipos radioayudas, etc., etc.

Como en entrevistas mantenidas con algunos Consejeros Nacionales se consideró que por razones económicas la solución aconsejada no tendría andamiento en un plazo más o menos breve, se optó por presentar una solución de emergencia, de costo muy inferior, que pondría al Aeropuerto en las condiciones mínimas requeridas para recibir los aviones que entrarían en servicio en 1960. Este plan de emergencia consistía en:

1º) Alargamiento de la pista 05 - 23 a 2.600 mts. dentro de los cuales se incluían cabeceras de hormigón.

2º) Construcción de banquinas pavimentadas de 7.50 mts. de ancho a ambos lados de la pista y de los taxiways que la sirven.

3º) Ampliación de la Aeroestación.

Se ha confeccionado un anteproyecto de regularización y ampliación de la Aeroestación, con instalaciones completas que permitan la operación de 21 compañías de aeronavegación.

En general se remodela toda la zona de autoridades, destinando solamente a las llegadas a la actual aduana de salidas y llegadas, con la finalidad de que puedan atenderse 4 a 5 aviones, máxime que en algunas oportunidades llegan simultáneamente, para lo que también se duplican las instalaciones de inmigración, policía y sanidad; se crean además zonas de estar donde pueda, separadamente, aguardar el pasaje de más aviones que en algunas contadas oportunidades, por adversas condiciones climatéricas u otras causas, llegan al mismo tiempo.

En la parte de ampliación, se ha creado la aduana de salidas, con una organización más acorde con la característica de operación de nuestro país previendo dentro de ella, las comodidades necesarias, para la clasificación y pasaje de equipajes, y a la que se accede directamente del exterior, reduciéndose al mínimo el tiempo de espera del pasajero.

Se proyectan 15 nuevos locales, que en realidad quedan reducidos a 10 de previsión futura, ya que algunos de los existentes desaparecen exigidos por la remodelación y porque se contempla en forma especial a PLUNA en razón de su gran intensidad de tráfico y tratarse de una Compañía Nacional.

Se crean tres salidas independientes con sus correspondientes Halls, que permitirán mayor agilidad en las operaciones.

Se ha proyectado un gran local, que la experiencia nos ha demostrado como absolutamente necesario para facilitar la clasificación y desplazamiento de los pasajeros que llegan; se trata del hall de pasajeros en tránsito, ubicado en un preferente lugar, en contacto con la nueva cafetería y en el que se preven la instalación de un local de ventas de curiosidades, revistas, diarios, etc.

Se preven dos plantas altas destinadas, la del 1er. piso a todas las oficinas de Aeronáutica Civil, cuyas actuales instalaciones resultan ya insuficientes y las del 2do. piso quedan de reserva para futuras necesidades.

Completan la planta baja locales de distinto uso, destinados a Cafetería, Peluquería, Ventas de Curiosidades, Nursery, Servicios Higiénicos, etc.

Debajo de la ampliación del edificio y ocupando toda la superficie, se construye un subsuelo con acceso a nivel por la rampa de entrada de vehículos, donde se ubicarán el nuevo local de calefacción, ampliación de centralita telefónica, depósitos, etc.

En las nuevas zonas destinadas a jardines, se ha proyectado un moderno parque de diversiones para niños donde podrán disponer horas de sano esparcimiento en un ambiente tranquilo y agradable.

Se proyecta asimismo, la regularización del abastecimiento de agua, servicio actualmente deficitario, mediante la construcción de un tanque elevado y dos subterráneos, que asegurarán el normal funcionamiento de tan importante servicio.

Por último se han previsto los rubros necesarios para la construcción de la red de defensas fijas contra incendio, la que con los vehículos que se poseen completará en eficiente servicio de acuerdo a lo que exigen las reglamentaciones internacionales en la materia.

4º) Adquisición e instalación de equipos radioayudas, aterrizaje a instrumental y luces de aproximación.

Pregunta: *¿Qué podría decir del plan de construcción de pistas en el interior; características y costos de las mismas, orden de preferencia a atribuirse a los trabajos respectivos, en caso de realizaciones escalonadas?*

Respuesta: La Comisión ha formulado varios planes para la ejecución de aeropuertos en el interior, pero hasta ahora no se ha conseguido la aprobación de recursos con ese fin.

Vistas las dificultades para financiar las obras, en el plan del año 1958 se redujeron tanto la longitud como el ancho de las pistas al mínimo requerido para el avión DC 3, a fin de abatir los costos.

Ahora se está considerando la conveniencia de adoptar una longitud y ancho de pista algo mayores pues la tendencia es utilizar aviones de más capacidad aún en recorridos cortos.

Se estima que el largo no deberá ser inferior a 1.300 mts. y el ancho a 40 mts.

También se deberá aumentar la resistencia del pavimento.

En esas condiciones, el costo promedio supera los cuatro millones de pesos por aeropuerto.

En algunos casos, en que por razones especiales se han proyectado pistas de mayores dimensiones, se llega a cifras bastante superiores.

En una primera etapa habría que abordar la construcción de siete aeropuertos en el interior, pero, si hubiera que recurrir a realizaciones escalonadas, lo cual es muy probable, es claro que habría que fijar una preferencia eligiendo aquéllos que sean de necesidad más urgente y que formen un grupo adecuado para la operación de una línea con nuevos modelos de aviones.

Pregunta: *¿Cuánto tiempo demandará la terminación de las obras proyectadas respecto de Carrasco a partir de la fecha de su iniciación?*

Respuesta: El período de ejecución efectivo de cada una de las obras e instalaciones proyectadas para Carrasco es distinto, lo mismo que el tiempo requerido para preparar las adquisiciones y organizar los elementos indispensables para dar comienzo a cada parte.

El alargue de la pista y las banquinas correspondientes puede hacerse en el plazo de un año a partir del comienzo efectivo de las obras, pero, la totalidad de las obras de ingeniería requieren un tiempo de por lo menos año y medio.

Las obras de Arquitectura demandarán un plazo de aproximadamente cuatro años, a partir del momento en que se disponga de los rubros correspondientes.

Las instalaciones de las radio - ayudas, sistema de aterrizaje a instrumental y luces de aproximación demandarán un año aproximadamente, incluyendo los trámites de licitación y adjudicación.

Pregunta: *¿Hay alguna solución prevista o encarada para poner término a la situación, incluso desdorosa para el país, del Aeródromo de Rivera?*

Respuesta: El problema de Rivera queda resuelto con la aprobación y financiación del plan de obras, pues dentro del mismo ha sido incluído el aeropuerto de esa ciudad.

Pregunta: *¿Cuál es su concepto sobre las disposiciones orgánicas que se estiman requeridas para el normal funcionamiento de la Comisión, sobre la base de determinar sus facultades, atribuciones, responsabilidades y dependencias?*

Respuesta: Es lógico que el estudio, proyectado y dirección de las obras a ejecutar por el Estado en los Aeropuertos de la República sea encomendada a un Organismo especializado en la materia, como es la Comisión Nacional de Aeropuertos, que cuenta con los elementos necesarios y con técnicos especialistas de experiencia, tales como los Directores de Obras, Ingeniero Carlos H. Barea y Arquitecto Juan José Castro, técnicos éstos que son una autoridad en construcción de aeropuertos y con quienes colaboran otros más jóvenes que representan verdaderas promesas.

La Comisión tiene a su cargo también las obras de mejora y conservación de los aeródromos existentes.

Además es conveniente que tenga ingerencia y preste asesoramiento en todas las obras que se realicen en el país, aun cuando sean financiadas por los Gobiernos Locales, Compañías del Estado o por particulares, a fin de asegu-

rarse del cumplimiento de requisitos fundamentales exigidos internacionalmente y para dar unidad a la obra a realizar.

— — — — —

Agradecimos, como correspondía, las ilustrativas manifestaciones del señor Presidente de la Comisión de Aeropuertos, reveladoras, en primer término, de la preocupación evidenciada por el nombrado jefe, pese al breve lapso de su actuación, por el trascendente problema aeronáutico a cargo de la Comisión de su Presidencia, no sin dejar constancia que resulta lamentable que el punto relativo a la determinación de los recursos destinados a la construcción de obras de tan fundamental importancia para el país, que escapa a la competencia de la Comisión aludida, no haya merecido igual atención y se halle sin resolverse, ni se lleve, al parecer, miras de que lo sea.

Aclaración Importante

Los artículos firmados, que aparecen en esta publicación, reflejan los puntos de vista de sus autores y, en los casos en que se trate de artículos sin firma sólo comprometen a la Redacción Responsable y no, necesariamente, la de todos y cada uno de los dirigentes de la Federación y, menos aun, salvo constancia expresa, la de funcionarios y organismos vinculados a la misma, como colaboradores o a título personal.

Cuestionario sin Respuesta

Es posible que llame la atención que, en tanto ilustramos estas páginas con declaraciones del señor Ministro de Defensa Nacional, del Inspector de la Fuerza Aérea, del Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos, los Presidentes de las dos empresas nacionales de aeronavegación —la oficial y la privada— no se inserte manifestación alguna del funcionario interinamente a cargo de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Ello se debe a que el jerarca aludido, a quien le fue sometido un cuestionario sobre problemas de la competencia del organismo provisionalmente a su cargo, se abstuvo de evacuarlo, sin expresar la causa.

Interesa la aclaración, porque, en éste, como en todos los casos, la Federación Aeronáutica, editora de esta revista y los organismos a ella vinculados proceden con la más correcta y estricta objetividad, sin personalismos, ni reservas, sólo teniendo en cuenta el interés de la aviación nacional, en todos sus aspectos.

Centro de Aeromodelismo

En próximos números, dedicaremos una sección especial a esta actividad, por juzgarla de primordial importancia.

Nos limitaremos ahora a señalar que la Entidad nacional de aeromodelistas, que en estos momentos se prepara para intervenir en setiembre próximo en un torneo a realizarse en Buenos Aires, cuenta en su haber con honrosas conquistas, a despecho de la precariedad de los medios de que ha dispuesto y de la falta de apoyo con que ha obstado.

Fue fundada en 1941. En 1958 obtuvo el campeonato rioplatense en la categoría de "aparatos a goma". Un año después se adjudicó el campeonato sudamericano en la categoría "planeadores", así como un sub-campeonato por equipos.

Su Directiva actual está integrada por el Dr. Alvaro Bauzá Araújo, Presidente; el señor Roberto Bleich, Vice; el señor Salvador Archidiácono, Secretario; el señor Arturo de Lemos, Tesorero; actuando como delegados el señor Artigas Fernández, de Piriápolis; el señor Astil Bauzá, de la Unión Maragata; el señor M. Francki, del CAU; el señor J. Bautista Romero, del Plains Player y un delegado del Mule Patrol.

Declaraciones del Presidente del Directorio de PLUNA



Sr. Silvestre O. Landoni

AERONAVEGACIÓN ha estimado de especial interés recabar, para su primer número, la palabra del Presidente del Directorio de PLUNA, señor Silvestre O. Landoni. Nuestro requerimiento fue atendido con especial deferencia, formulándonos el señor Landoni las manifestaciones que subsiguientemente se insertan y que ilustran acerca de la acción desarrollada por el actual Directorio del Ente oficial y acerca de los planes que esa importante organización oficial se propone cumplir en el futuro.

* * *

Expresó el señor Landoni:

El Directorio de mi presidencia ha prestado, como corresponde y se lo impone la propia ley orgánica del Ente, preferente atención a los servicios internos, para lo cual fue su primera preocupación reponer el material de vuelo que estaba en muy precarias condiciones. En ese sentido se ha estructurado de igual modo un amplio plan de contribuciones para construcción y mejora de aeródromos, pistas y aeroestaciones. Con ese propósito hemos hecho distintas aportaciones a Artigas, Salto y Paysandú.

Sucesivamente haremos lo propio con Rivera, Melo, Tacuarembó y Treinta y Tres. Además, y correspondiendo a las demandas de esas poblaciones, hemos restablecido los servicios a San Gregorio y Tacuarembó. Se estudia también la conversión de un DC - 3 en carguero, a los efectos de transportar al interior artículos de primera necesidad que, por su condición de perecederos no pueden ser conducidos por los transportes de superficie. El caso típico, por ejemplo del pescado, que se proyecta hacer llegar de tal manera a localidades como Artigas, Salto, Rivera o Bella Unión en las que existe en potencia un mercado interesante para su colocación, y desde las que se podría traer a Montevideo muchos productos que son reclamados por la capital. Abriríamos así una corriente comercial interna para beneficio tanto de la capital como del interior. Brindaremos de igual modo al litoral del país un importante servicio internacional.

Me refiero —continúa el Sr. Presiden-

te de PLUNA— a la línea Salto - Paysandú - Buenos Aires - Montevideo. Por primera vez en la historia del transporte aéreo, el litoral del país estará directamente unido a Buenos Aires, por una línea que se atenderá con una frecuencia de dos o tres viajes semanales, pero que si las demandas del tráfico lo justifican será aumentado en la medida de esas propias demandas.

En resumen: mejores aeródromos, pistas y aeroestaciones; aumento de las escalas para cumplir servicios de orden social, posibilidad de establecimiento de servicios de carga o un importante servicio internacional y también mejores ayudas radioléctricas dentro del país, son por el momento los beneficios que el Directorio de mi presidencia ha brindado al interior de la República.

Desde luego que tampoco se ha perdido de vista el futuro y ya se ha dispuesto que una comisión designada por el Directorio, estudie la posibilidad de renovar la flota de vuelo que sirve las líneas internas, teniendo en cuenta las condiciones de nuestros aeródromos.

Todo ello sin perjuicio de planear la conexión de escalas del norte del país, con ciudades brasileñas con las que mantienen estrechos vínculos de todo orden y que ofrecería considerables beneficios a una mayor intensificación del comercio, la industria, el turismo, etc.

Tales a grandes rasgos y dentro de la limitación de un reportaje, algunos de los más señalados beneficios que el Directorio ha logrado ya o proyecta para el interior del país.

———

En cuanto a las líneas internacionales —nos dice el señor Landoni— que deben merecer toda la atención por las perspectivas de orden económico que ofrecen, nos hemos limitado por ahora, a consolidar las ya existentes, que como se sabe son: Montevideo - Buenos Aires; Punta del Este - Buenos Aires; Montevideo - Porto Alegre; Sao Pablo - Río de Janeiro y Montevideo - Asunción.

Estamos obteniendo en ellas muy buenos resultados, pero esperamos mejorarlos aún con ciertas medidas que hemos adoptado, tendientes a brindar sobre todo, una mayor regularidad y más adecuada atención a los señores pasajeros. A este último propósito responde la instalación de Agencias propias —ya en camino— en las ciudades de Buenos Aires, San Pablo y Río de Janeiro y con una minuciosa selección del personal que las atenderá —tomado por riguroso concurso— abrigamos la certidumbre de que la atención en tierra, habrá de alcanzar el grado de perfección que ya tenemos a bordo y que tantos elogios ha merecido.

Porque evidentemente en lo que respecta al servicio de a bordo, PLUNA puede cotejarse sin desmedro con las empresas más afamadas y de mayor experiencia. Si se ha logrado esto, no dudo que también habrá de lograrse igual "desideratum" en el resto de los servicios, una vez que su totalidad esté totalmente en nuestras manos y podamos aplicar nuestras propias normas y procedimientos que tan buenos resultados nos han dado en otros sectores de nuestra actividad.

NUESTRO FORMATO

Es probable que se considere que el formato de esta publicación es excesivamente reducido, en relación a otras de índole similar.

Estimamos oportuno, al margen de esto señalar que la consideración determinante de que hayamos optado por el formato elegido, es esencialmente la de facilitar la encuadernación de la Revista en particular por parte de los alumnos o pilotos que sigan los diversos cursos regulares, de carácter didáctico, que se insertarán en cada entrega.

Al mismo tiempo, estimamos que dicho tamaño resulta más práctico y manual.

Del Presidente de la Empresa CAUSA

Nos complacemos en reproducir el texto que, para el primer número de AERONAVEGACION, ha escrito, a nuestro requerimiento, el Presidente de la Compañía Aeronáutica Uruguaya S. A., doctor Conrado H. Hughes, cuyos conceptos, en lo que tienen de estímulo para el esfuerzo que la edición de este periódico representa, asimismo agradecemos.

"En mi carácter de Presidente de CAUSA, decana de las líneas aéreas del Río de la Plata, celebro la aparición de esta Revista que comparece al foro periodístico nacional al llenar una urgente necesidad.

Su cuadro de redacción es aval de una eficiente tarea en pro de los fines que persigue.

En la historia del desarrollo de la civilización, ninguna actividad humana ha prosperado cualitativa y cuantitativamente con la rapidez e intensidad de la aviación. Hace pocos días sobrevolé la Cordillera de los Andes, a casi 1.000 kmts. por hora, volando holgadamente sobre los más altos picos del macizo, y ya se anuncia para antes de un par de años, velocidades dos y más veces mayores.

Nuestro país se halla atrasado a este respecto y es necesario que cuantos nos hallamos vinculados al medio aéreo, aunemos esfuerzos para recuperar lo perdido.

A ese fin contribuirá esta Revista —por cuyo éxito formulo cálidos votos— sirviendo de medio de comunicación e información para todos quienes deseamos ver al Uruguay en la vanguardia de las naciones del hemisferio, en éste y tantos otros aspectos.

Montevideo, Julio de 1960.

(Firmado): CONRADO H. HUGHES,
(Presidente)."

EL AUMENTO DE LA SUBVENCION

GESTION DE FADU ANTE EL PARLAMENTO

Se ha repartido entre las Instituciones que forman parte de la Federación, el texto del memorandum oportunamente remitido a todos los Miembros del Parlamento, solicitando, de conformidad con la resolución adoptada en la Asamblea llevada a cabo en Florida en el mes de abril último, el aumento de las subvenciones, a un millón de pesos.

Es de señalar que en el proyecto de Presupuesto estudiado por la Cámara y que en los actuales momentos se halla sometido a consideración del Senado, la partida de referencia continuaba siendo de $ 200.000.

La extensión del memorandum de referencia, a través del cual se demuestra de modo inequívoco, la necesidad de que se disponga dicho aumento, sobre todo, a partir de las modificaciones de orden cambiario y monetario, nos impide reproducirlo en estas páginas, lo que entendemos que ha sido en parte subsanado mediante el repartido de referencia.

Nos es satisfactorio, mientras tanto, señalar que el Comité Ejecutivo ha recibido diversidad de exteriorizaciones de aprobación para la precisión y el alcance demostrativo de la justicia del aumento que se solicita, que caracteriza la exposición mencionada y de la que corresponde expresar que, sin perjuicio del resto de la obra que viene cumpliéndose por la Federación en beneficio del progreso aeronáutico del país en su diversidad de aspectos, evidencia la acción fecunda y constante que esta Entidad lleva a cabo en favor de los Aeroclubes que la integran.

Palacio Legislativo del Uruguay



VISTA AEREA TOMADA RECIENTEMENTE, MOSTRANDO LOS ALREDEDORES URBANIZADOS DEL PALACIO LEGISLATIVO

ASI COLABORA LA AVIACION EN LA DIFUSION DE ATRACTIVOS TURISTICOS

Colaboración de la Comisión N. de Turismo

El Homenaje Nacional a JORGE NEWBERY

El Uruguay le debía, y le debe, un homenaje a la figura extraordinaria de Jorge Newbery.

Tiene nuestro país, con quien puede considerarse como el verdadero creador de la aviación rioplatense, una deuda de gratitud que no ha sido saldada, ni podrá serlo.

Pero, si esa suerte de amortización imponderable se halla, según ocurre con todos los héroes de la humanidad, cualquiera haya sido el terreno en que actuasen, fuera de nuestro alcance. Lo que existe la posibilidad de hacer, es testimoniar nuestro reconocimiento, rendir tributo a su memoria.

En el caso de Newbery, por lo demás, la exhumación de su recuerdo tiene un sentido de aleccionamiento, que por sí sólo justificaría que se librase a la ejemplarización de nuestra juventud la vida de quien, como Jorge Newbery, fue un verdadero arquetipo de las más altas condiciones intelectuales y morales, al tiempo que un exponente magnífico de invidualidad plenamente lograda.

Esto es lo que se ha tenido en cuenta por la Federación Aeronáutica del Uruguay para promover la iniciativa de que, antes de terminar el año en curso, dedicado a exaltar, después de un siglo y medio, la gesta de Mayo de 1810, se tributase a Jorge Newbery, en nuestro país, un homenaje, cuyas proporciones son, o habrán de ser, más significativas por su simbolismo, que por sus modestos relieves intrínsecos.

Para hacer efectivo tal homenaje, que consistió, por el momento, —ya que propiciaremos otros— en inaugurar la estela, erigida a la entrada del Aeródromo de Melilla, que debió coincidir con la presencia en nuestra Capital de la Escuadrilla "Cielos de América sin Fronteras", se ha contado, en primer término, con la comprensión del Concejo Departamental, sobre todo, de su Presidente, Sr. Daniel Fernández Crespo, que acogió la idea y resolvió auspiciarla y facilitar su realización, y de eficientísimos funcionarios, como el Secretario de Relaciones de la Comuna, señor Horacio H. Bafico.



No ha sido, por lo demás, sólo el Concejo Departamental —justo es señalarlo— el único en brindar su decidido apoyo para la iniciativa.

Ella contó, también, con la colaboración y la adhesión de entidades tales, como la Comisión Nacional de Educación Física, que ha donado un magnífico trofeo, destinado a la aviación argentina, que lleva el nombre de Jorge Newbery y fué puesto en manos de los componentes de la Escuadrilla de la nación hermana a que antes se alude.

Se logró contar, asimismo, con la cooperación y el apoyo de la Fuerza Aérea, de la Dirección de Aeronáutica Civil, de la Comisión Nacional de Turismo, del Círculo de la Prensa, de la Asociación de la Prensa Uruguaya, del Aero Club del Uruguay, del Círculo Aerodeportivo Montevideo, del Centro Uruguayo de Planeadores, del Club Olimpia, de la Asociación Uruguaya de Escritores, de la Federación Uruguaya de Radioclubs, de la firma Horacio Torrendell, etc.

También es de subrayar el apoyo muy valioso brindado, por la Confederación Atlética del Uruguay, presidida por el general Omar Porciúncula y la Región Militar Nº 1, a cargo del mismo distinguido Jefe.

DATOS BIOGRAFICOS

Jorge Newbery nació en Buenos Aires el 29 de Mayo de 1875.

A la edad de ocho años fue enviado a Nueva York al cuidado de sus abuelos paternos. Allí se manifestó su interés por la disciplina científica, en la que luego habría de graduarse: electrotecnia.

Sus estudios secundarios los cursó en la capital bonaerense, pasando luego a la Universidad de Cornell y al Droxel Institute, de Filadelfia, donde, a los veinte años obtuvo, con las más altas clasificaciones, el título de Ingeniero Electricista.

Fue, pues un universitario, que acreditó cualidades sobresalientes de orden intelectual y de cultura.

Pero, dando la medida de que difícilmente —no hay exageración en decirlo— podrá encontrarse, a lo largo de la historia, muchos ejemplares humanos que puedan compararsele, no sólo fue cultor, sino campeón, de todos los deportes. Fue más de lo que ahora ha dado en llamarse "decatlista", o sea, vencedor de diez pruebas de atletismo ligero. Jorge Newbery pudo ostentar ese lauro, pero también, en una exteriorización asombrosa de culminación física, se impuso sobre diversidad de rivales, algunos de ellos con títulos homologados mundialmente, en box, remo, esgrima, pedestrismo, natación, football, rugby y hasta en lucha greco-romana.

Fue en 1907 que Jorge Newbery tomó contacto con la que, a partir de ese día, habría de ser la gran pasión de su vida: la aeronavegación.

Su vocación aeronáutica puede decirse que nació en el Uruguay, precisamente el día de Navidad de aquel año, en que hizo un primer vuelo en globo, conjuntamente con el dueño del artefacto, que acababa de traer de Francia, Aaron Anchorena, desde Buenos Aires a la localidad uruguaya de Conchillas.

Desde entonces, Newbery sólo viviría para la aviación, a la que no renunciaría, ni siquiera, cuando al año siguiente, en aquel mismo globo, llamado "El Pampero", ante la consternación general, su hermano Eduardo, conjuntamente con el sargento Eduardo Romero, desaparecieron para siempre, impulsados por un viento ineluctable en la lóbrega noche del cielo y del mar.

Sobreponiéndose estoicamente, heroicamente, a su dolor humano, Newbery, con su intuición certera de lo que estaba llamada a ser la aeronavegación, fue el único en no arredrarse.

Por el contrario, se aplicó a desarrollar una prédica, tendiente a demostrar que, a pesar del duro precio cobrado por el progreso aeronáutico, éste debía seguir viéndose afianzado.

Y así fue como, sin dejar la práctica de la navegación en globos libres, en la noche del 27 de diciembre de 1909, Jorge Newbery inició la travesía, que habría de permitirle batir el record sudamericano de distancia y de duración en esférico, salvando en trece horas los 541 kilómetros que separan a Buenos Aires de la ciudad brasileña de Bagé.

Es de señalar que, poco antes, el 13 de enero de 1908, Newbery fundó con Aaron de Anchorena, el Aero Club Argentino, que fue en estas latitudes, el primer centro propulsor de las actividades aeronáuticas.

No nos extenderemos, conforme queda dicho, en la pormenorización de la trayectoria del gran precursor, que siguió practicando la aerostación, hasta que el 10 de junio de 1910, con un aparato Bleriot - Anzani de 35 caballos, obtuvo el brevet de aviador.

Desde entonces, continuó volando en avión, siendo de señalar —coincidencia singular— que, de la misma manera que su primer viaje en esférico, fuera de la Argentina, tuvo por recorrido el trayecto Buenos Aires - Conchillas, fue el mismo tramo que recorrió, saliendo, de igual modo, por primera vez de su país en un aparato más pesado que el aire, el 13 de octubre de 1912.

CREADOR DE LA AVIACION MILITAR ARGENTINA

Ha escrito el Brigadier General Angel M. Zuloaga:

"Jorge Newbery, como Presidente del Aero Club, no se daba tregua. Entre otras iniciativas, trató de interesar a las autoridades militares, para que emplearan el globo y el aeroplano en sus ejercicios reglamentarios, ofreciéndose él mismo para hacer ver las posibilidades de ambos métodos".

Sus esfuerzos en ese sentido, culminaron con la formación de una Junta Nacional, cuyo objetivo fue propiciar la creación de la Escuela de Aviación Militar que, merced al esfuerzo de Newbery y del núcleo caracterizado de compatriotas suyos que lo secundaran, se convirtió en auspiciosa realidad, el 8 de setiembre de 1912.

Newbery fue quien hizo entrega de esa Escuela al Ministro de la Guerra en esa fecha, General Gregorio Vélez.

Dijo entre otras cosas, en su discurso, el gran precursor:

"Debe reconocerse que éste es un día fausto para el Aero Club Argentino. Cuando lo fundamos en 1908, uno de sus propósitos, establecido en los Estatutos, era crear la Escuela de Aerostación y Aviación del Ejército. Pero antes de realizar esta patriótica idea, fue menester efectuar serios trabajos que tuvieran la aprobación, no tan sólo de nuestras Instituciones armadas y de nuestros compatriotas, sino también del extranjero. Que el programa cumplido, esta reunión lo evidencia. El estudio de las capas atmosféricas y nuestra seriedad deportiva, nos mereció primeramente el alto honor en el Congreso Aeronáutico de París en 1910, incorporándonos a la Federación Aeronáutica Internacional, entidad deportiva que gobierna la aeronáutica mundial. Ella ha formado y es asesora técnica de la aeronáutica militar de los principales países del viejo mundo".

Y después de referirse al Decreto del Poder Ejecutivo, creando la Escuela, y de hacer referencia a los apoyos económicos recibidos, merced a los cuales el Instituto naciente contaría con tres máquinas —dos Blériot y un Morane-Parasol— expresó:

"Saludo a mi colega, el señor Presidente de la Comisión Recolectora de Fondos y Presidente a la vez de la Sociedad Sportiva, Barón Antonio De Marchi, y a todos los altos jefes y caballeros que forman parte de esa Comisión, por su patriótico empeño en ayudarnos tan eficazmente para seguir adelante y formar definitivamente la Escuela Aérea Militar que, al par que constituirá la quinta arma para la defensa nacional, también ha de ser la Escuela Argentina de la futura navegación aérea".

Correspondió al Ministro de la Guerra, General Vélez, agradecer efusivamente, a nombre del gobierno y del país, la invalorable obra cumplida por Jorge Newbery y sus ilustres camaradas.

EL HOLOCAUSTO

Newbery continuó volando en las viejas máquinas, débiles e inseguras. Su actuación, como piloto, se resolvió en una constante conquista de récords. En febrero de 1914, batió el record mundial de altura, elevándose a 6.300 metros en un avión Morane-Saulnier, hazaña que tuvo, lógicamente, repercusión universal, y con la cual Newbery se preparaba, en realidad, para culminar la empresa que por entonces se había propuesto: atravesar los Andes.

No lo conseguiría nunca, puesto que el 1º de marzo de 1914 —día luctuoso para las alas rioplatenses— halló la muerte, en un simple vuelo de entrenamiento, que realizaba en el Aeródromo mendocino de Los Tamarindos, en otro monoplano Morane - Saulnier, del que era propietario nuestro entrañable y admirado amigo Teodoro Fels.

Fue éste quien, poco después de producirse el terrible accidente, lo describió en estos términos: "Iniciado el lanzamiento del aparato, se elevó dócilmente hasta llegar a 500 metros. Desde esta altura, y después de una serie de difíciles maniobras, el Morane, con su doble carga, —se refería al acompañante del piloto, su íntimo amigo, Benjamín Giménez Lastra—, comenzó a descender en emo-

cionante tirabuzón, obligado por su piloto. Cuando se hallaba a sólo 100 metros del suelo, comenzó a deslizar vertiginosamente sobre el ala izquierda, produciéndose lo que en aviación se llama una caída sobre el ala".

El propósito de Newbery habría sido, según Fels, hacer picar el aparato para evitar la caída, pero, desgraciadamente, la escasa altura malogró la maniobra y el Morane se estrelló contra el suelo, provocando el fatal desenlace.

La aviación argentina —la del Río de la Plata— había perdido a la más brillante de sus figuras, al tiempo que en plena madurez, cuando sólo contaba 39 años, rindió su vida en aras de su ferviente pasión aeronáutica, uno de los arquetipos humanos más extraordinarios y completos que registra la historia.

BRILLANTE CEREMONIA INAUGURAL DE LA ESTELA

Han trascendido ampliamente desde las columnas de la prensa las informaciones relacionadas con la ceremonia cumplida el día 26 de junio último, con motivo de la inauguración de la estela a la memoria de Jorge Newbery, erigida en el aeródromo de Melilla.

Nos limitaremos, pues, a señalar que se trató de un acto de características y proporciones verdaderamente inusitadas.

En un gesto digno del mayor encomio los comandos respectivos acordaron que sendas dotaciones de las Escuelas Militar, Militar de Aeronáutica y Naval se hicieran presentes, formando un gallardo cuadro marcial en torno a la plazoleta que da frente al referido aeródromo en el que se halla ubicado el sencillo monumento que se trataba de inaugurar.

Dichas formaciones se complementaron, en una nota altamente simpática y emotiva, núcleos de organismos docentes como el Instituto Normal de Señoritas, la Escuela República Argentina y los establecimientos escolares correspondientes a la zona cercana al aeródromo, con sus respectivas banderas.

También marginaron el escenario que en tal forma se improvisó, merced a la eficiencia, el celo y capacidad de organización de la Secretaría de Relaciones de la Comuna, a cargo del señor Horacio H. Bafico, los abanderados de diversos equipos de atletismo, representativos de la Confederación, cuya presidencia desempeña dignamente el General don Omar Porciúncula.

Otra nota merecedora de señalarse fue la posta atlética que tuvo a su cargo depositar al pie de la estela en el



La ceremonia de homenaje a Jorge Newbery. Iz.: El Palco Oficial en momentos de usar de la palabra el Presidente del Concejo Departamental. Der.: El acto de descubrimiento de la estela.

momento exacto de iniciarse la ceremonia, una ofrenda floral, delicada expresión de la tradicional antorcha olímpica.

En el amplio palco oficial, rodeado a su vez por numerosa masa de público que testimonió la cálida adhesión popular, tomaron ubicación caracterizadas personalidades entre las que corresponde señalar al Presidente del Concejo Departamental, don Daniel Fernández Crespo, el Agregado Militar y Aeronáutico Argentino, Coronel Carlos A. López, el Inspector de la Fuerza Aérea, Brigadier Conrado A. Saez, el Presidente y Vice Presidente de PLUNA, señor Silvestre Landoni y Teniente Coronel Adhemar Prego Alonso, el Director de la Aviación Naval, Capitán de Navío Miguel A. Cabrera, el Presidente de la Comisión de Educación Física, el Jefe de la Región Militar Nº 1, General Omar Porciúncula, el Director Interino de Aeronáutica Civil, señor A. García Calvo, el Representante del Ministerio de Defensa Nacional, Teniente Coronel don Atilio Bonelli, el Presidente de la Cámara de la Aeronáutica y Afines, General Tydeo Larre Borges, el Presidente del Aero Club del Uruguay, don Leandro Passeggi, el Presidente del Círculo Aerodeportivo Montevideo, Ing. Armando Regusci, el señor Juan Carlos Pedemonte, el señor Francisco Bonilla, destacándose, en fin, entre otras muchas y distinguidas figuras vinculadas a los medios oficiales y aeronáuticos la presencia del precursor y ex - camarada de Newbery, Teodoro Fels, que fue saludado con calurosos aplausos.

Cabe agregar que los distintos actos realizados se prestigiaron también con la presencia de los Sres. Senadores J. P. Bruno, Silvio Silva, J. J. Fraga, Alfredo Lepro, Carlos Fischer, Inspector G. de Marina C/A Víctor A. Dodino, Vicepresidente del C. Departamental Luis A. Figoli, Sres. H. y Juan L. Torrendell, Luis A. Fraga, Coroneles Remo Laporta y Jaime Meregalli, Mayor E. Bacardar, F. E. Bonilld, etc.

LA PARTE ORATORIA

Ejecutados los Himnos Nacional y Argentino y descubierta la estela por el señor Fernández Crespo y el Agregado Coronel López, se procedió a la parte oratoria, que fue iniciada por el Presidente de la Federación Aeronáutica, señor José M. Peña, cuyo discurso va separadamente.

Acto seguido dio lectura a un hermoso poema a Newbery, el poeta Héctor Silva y Uranga, representante de la Asociación Uruguaya de Escritores.

Pronunció a continuación un conceptuoso discurso, cuyo texto nos proponemos dar íntegramente en nuestra próxima edición, el Agregado Militar y Aeronáutico Argentino, Coronel López, quien señaló en primer término la emoción que experimentaba, en su carácter de representante de la Embajada de su país en el Uruguay ante el homenaje tributado a la figura egregia de quien podría ser considerado, no sólo como fundador de la aviación rioplatense, sino extraordinario dechado de las más singulares virtudes.

Cerró la parte oratoria, en una magnífica improvisación el Presidente del Concejo Departamental, señor Daniel Fernández Crespo, quien exaltó la figura de Newbery, y expuso en muy felices expresiones, justamente premiadas por múltiples aplausos la significación de la ceremonia, poniendo particularmente el acento en la inmediata reacción favorable del Concejo Departamental por él presidido y representado, cuando le fue propuesto por la Federación Aeronáutica adoptar una medida que significase amortizar en parte la deuda de gratitud y de admiración que el Uruguay tiene con la personalidad extraordinaria del héroe y del arquetipo, cuya memoria se trataba de honrar.

El acto se cerró con una exhibición aeronáutica principalmente a cargo de una escuadrilla a reacción de nuestra Fuerza Aérea.

EL BRIGADIER ZULOAGA TESTIMONIA SU ADHESION

La figura realmente consular e ilustre del decano de la aviación argentina, Brigadier General Angel M. Zuloaga, impedido de asistir a la ceremonia, remitió la siguiente expresiva carta:

"Buenos Aires, 15 de junio de 1960. Señor D. José María Peña, Presidente de la Federación Aeronáutica del Uruguay. Mi noble y distinguido amigo:

Altamente honrado, acuso recibo de la invitación que en nombre de la Fuerza Aérea del Uruguay y de la prestigiosa Federación Aeronáutica que Vd. preside con tanto acierto e inteligencia, se ha servido enviarme con motivo de la inauguración de una "estela" en homenaje a Jorge Newbery en el aeródromo Angel S. Adami.

Ante todo, agradezco e interpreto, como decano de la Aeronáutica Argentina, el noble gesto de tal homenaje a la memoria del más grande propulsor de nuestra aviación y que tanto contribuyó a la gloria de las alas rioplatenses, junto con el preclaro aviador y periodista D. Angel S. Adami, luchador infatigable en pro de las relaciones aéreas, entre nuestros dos países.

Yo debo partir el día 26 de este mes para Río de Janeiro, de donde pienso regresar a Buenos Aires a fines de julio. Si por razones de mejor tiempo, más favorable para tales ceremonias, Vd. cree que ésta a que se me invita puede realizarse a fines de julio o principios de agosto, yo me pongo a su entera disposición para esos días.

Reiterándole mi gratitud por su gentileza para conmigo, le estrecho la mano muy fuertemente con la más amistosa devoción. (Firmado): Brigadier General ANGEL M. ZULOAGA."

EL TROFEO «JORGE NEWBERY»



El grabado reproduce el espléndido trofeo donado por la Comisión Nacional de Educación Física a la Escuadrilla "CIELOS DE AMERICA SIN FRONTERAS", en testimonio de adhesión y de simpatía, por el hecho de que esa misma Escuadrilla se considerase argentino-uruguaya y las máquinas que la formaban, lucieran, tanto la sigla de la Federación Argentina de Aero clubes, como la de la Federación Aeronáutica del Uruguay.

Dicho trofeo, cuya aceptación fué hecha por los interesados en términos de viva gratitud, expresando que habrán de conservarlo como uno de los más valiosos recuerdos de su viaje, tanto en el orden moral como material, lleva la siguiente leyenda:

"Trofeo **«Jorge Newbery»**, donado por la Comisión Nacional de Educación Física, a la Escuadrilla «Cielos de América sin Fronteras» - Montevideo, 1960".

Es de recordar, que el nombre adoptado por los animosos aeronautas argentinos, miembros todos del Círculo Argentino de Periodistas de Aviación, es la divisa — "Cielos de América sin Fronteras" — de la Federación Aeronáutica de nuestro país.

CONCEPTUOSA SEMBLANZA DEL HEROE

En la ceremonia inaugural de la estela a Jorge Newbery, llevada a cabo el día 26 de junio último, usó de la palabra, iniciando la parte oratoria, el presidente de la Federación Aeronáutica del Uruguay, señor José María Peña, cuyos conceptos, en cuanto pusieron en evidencia, en su integral significación, la figura extraordinaria del precursor, fueron objeto de general aprobación y nutridos aplausos.

Dijo el señor Peña:

Por mi intermedio, la Federación Aeronáutica del Uruguay quiere expresar el significado de este acto, en cuanto le correspondió promoverlo.

Consiéntaseme señalar, con carácter previo, sin embargo, que la dimensión y el brillo de esta ceremonia se hicieron posibles, en primer término, merced a la comprensión del Concejo Departamental de Montevideo, en especial su presidente, que dispuso la más amplia cooperación de los servicios municipales competentes, que actuaron con toda buena voluntad y diligencia.

También corresponde hacer expreso reconocimiento de la participación que, en diversas formas, se llamaron a tener la Fuerza Aérea, la Dirección de Aeronáutica Civil, la Aviación Naval, la Comisión Nacional de Educación Física ,el Círculo de la Prensa, la Asociación de la Prensa Uruguaya, AUDE y los demás organismos oficiales y privados, en fin, que han brindado su cooperación o sus auspicios.

Nuestra gratitud hacia cuantos, en tal forma, han contribuído a la organización de este acto, se hace mayor, si se tiene en cuenta la trascendencia que corresponde atribuirle.

No hemos venido aquí a honrar sólo la memoria de un precursor de la aviación, el primero y el más grande, en el Río de la Plata.

Ello bastaría plenamente como justificativo de esta concurrencia. Pero, conforme a nuestro propósito, a nuestra intención, a nuestro designio, el significado de este homenaje, que vosotros compartís y prestigiáis, es más trascendente.

Porque Jorge Newbery —con ser ello mucho— fué más que el precursor y aún el creador de la aviación civil y militar en ambas márgenes del río, que si antes hacía oportuna la salvedad de que no separaba, sino que unía a uruguayos y a argentinos, el transporte aéreo ha hecho desaparecer, ha escamoteado por entero, para determinar que, como lo preconiza nuestro lema — el que ha honrado, paseándolo, por los cielos de América, la brillante hueste de escritores y periodistas argentinos de aviación — los dos países se encuentran, a través de sus alas, en la pura región del cielo, entre los pliegues de una sola bandera inconsútil.

Jorge Newbery, repito, es más aún que eso: es un arquetipo, un héroe integral, forjado, se diría, con las sustancias peregrinas con que se acrisolan los más claros símbolos. Newbery, para mí, es un verdadero místico de la acción. Este es su simbolismo.

Ya he tenido ocasión de decir, por lo demás, que habría que recorrer muchas páginas de la historia, antigua y moderna, que inclusive sería necesario internarse en el bosque metafísico de la mitología o aventurarse en los caminos de la leyenda, para encontrar parangón a Jorge Newbery.

No me rectifico. Por el contrario, me place reiterar aquí tal afirmación, en presencia de los jóvenes, que nos rodean.

Todos recordáis la leyenda del viejo Diágoras, que después de ver la frente juvenil de sus hijos ceñida por el laurel olímpico, murió de emoción, sobre las gradas del Estadio, ante la multitud, que salvo el de convertirse en dios, no concebía otro desenlace, para el padre de quienes acababan de demostrar que tenían las

piernas más ágiles y los más fuertes brazos de la Liga Helénica.

Jorge Newbery, a semejanza de los hijos de Diágoras, había surgido de un crisol olímpico en medida tan superlativa, que no sé —acaso los expertos en cultura física puedan rectificarme— que se haya dado el caso, que se conserve la memoria, de un atleta que, como Newbery, fuese campeón virtual de todos los deportes conocidos: esgrima, natación, remo, equitación, pedestrismo, fútbol, rugby, box y hasta lucha greco-romana.

Pero, no vacilo en repetir: eso —con ser mucho— no fué lo único en que culminó la personalidad de éste a quien, con cabal propiedad y objetividad estricta, existe la posibilidad de considerar como un genuino superhombre.

Puede que cuantos no recuerden su gesta, tengan la impresión —sería por demás lógico que así ocurriese— que mis palabras trasuntan alguna forma de ofuscación o fanatismo.

Quienes, en cambio, saben de la increíble biografía del héroe civil y multitudinario, que hoy nos congrega, no dudarán de que estoy en lo cierto.

Y que tampoco exagero, si afirmo que, además de cuanto queda señalado, Jorge Newbery, como universitario y como técnico, como hombre de cultura y como verdadero intelectual, constituyó un exponente de armonía y de equilibrio entre la materia y el espíritu, muy raramente registrado.

Estamos, señores, en tierras de Rodó. Estamos en América. Hemos borrado las fronteras en la región de las almas y en la cúpula soberana del cielo, que, ese sí, a todos nos cubre y nos une y, más que a todos, a uruguayos y argentinos, o sea, a rioplatenses.

Ello nos autoriza —nos obliga, diría—, a hablar el más alto lenguaje, para evocar, como a un clásico numen tutelar, la figura de Newbery.

¿Qué mejor, entonces, que conjurar a Rodó? El es quien nos dice:

"Ariel, genio del aire, representa, en el simbolismo de la obra de Shakespeare, la parte noble y alada del espíritu. Ariel es el imperio de la razón y del sentimiento sobre los bajos estímulos de la irracionalidad; es el entusiasmo generoso, el móvil de la cultura, la vivacidad y la gracia de la inteligencia, el término ideal a que asciende la selección humana, rectificando en el hombre superior, los tenaces vestigios de Calibán, símbolo de la sensualidad y de torpeza, con el cincel perseverante de la vida."

Pues bien: esto es lo que yo quisiera proclamar en este día. Además de todo lo que fué, de atleta integral, de hombre de trabajo y de estudio, de supremo adalid de la conquista del espacio en estas latitudes, Jorge Newbery fué también una encarnación de Ariel, plenamente lograda.

Ni el interés, ni la vanidad movieron los extraordinarios resortes de su espíritu, vaciado, cual correspondía, como el David de Miguel Angel, en uno como molde de armoniosa serenidad y reciedumbre.

Si bien se piensa, no hay paradoja en afirmar que fué doblemente víctima de la aviación, porque su breve y deslumbrante trayectoria aeronáutica eclipsó sus demás singulares virtudes, como si las alas de su máquina ocultaran e hicieran invisibles las otras zonas de su múltiple personalidad, realzada por la gracia alada del espíritu.

Pero, aún es tiempo. Más aún: tal vez, sea éste el verdadero tiempo de evocar y de librar al aleccionamiento de las generaciones de hoy y de mañana, la enseñanza que fluye de la extraordinaria vida de Jorge Newbery.

No se peca, desgraciadamente, por demasiado pesimismo, al admitir que la actual coyuntura histórica transcurre bajo el sórdido signo de Calibán. Nadie, o muy pocos se mueven, al menos en la agria pugna cotidiana, si no es por interés o bajo sensualismo. Nadie, o muy pocos, llegan a la grandeza quijotesca de afanarse y de bregar tan sólo por causas ideales, de prodigarse, en suma, sin interés, ni cálculo.

Menos aún son los que, en el cenit de la vida, son capaces, como lo fué Newbery, de ofrendarse en holocausto de su propia obsesión idealista.

Por eso, bien está, sin duda, que los atletas aprendan su lección; que los téc-

nicos acendren su desvelo siguiendo sus huellas y que los aviadores, sobre todo, se muestren dignos de sus enseñnzas y continúen, sin tregua, cada vez más alta y cada vez más lejos, la ruta que dejó a medio recorrer, el velamen truncado de su heroismo y de su fe entusiasta e incólume.

Pero, según señalara Guyau, citado por el propio Rodó, "hay una profesión universal, que es la de ser hombre".

Y esta suprema profesión es la que a todos, atletas o no; aviadores, técnicos, intelectuales, profesionales de las armas o simples peregrinos por anónima senda, Jorge Newbery habrá de enseñar a través de la lección de su existencia.

Este es, a mi juicio, el gran sentido de esa vida ejemplar que hoy evocamos, con unción y fervor, proporcionados a su rara excepcionalidad y a su no superada ejecutoria.

Para ello no debemos forzar la fantasía: nos basta con apelar a nuestros propios recuerdos y a los de quienes fueron los camaradas —entre ellos los primeros aviadores argentinos y uruguayos— de este héroe, al que sólo le falta perspectiva y solera de tiempo, para asumir relieves de mito.

Argentinos: :llevad a vuestro país, jerarquizándolo con vuestra mediación y vuestro testimonio, el mensaje que fluye de esta ceremonia.

Contad cómo, en una mañana invernal del año que jalona el siglo y medio de la máxima efemérides rioplatense, un grupo de mujeres, hombres y niños del pueblo uruguayo, se congregó para honrar a un arquetipo, surgido del seno de vuestro pueblo, para enaltecer su memoria y formular un ruego, que es voto y consigna:

¡Jorge Newbery: atleta, soldado, marino, aviador, ciudadano, maestro: en esta hora convulsa del mundo, ensombrecida por el egoísmo, angustiada de enconos, amenazas y violencias rapaces, enseñadnos, enseñad, sobre todo, a nuestra niñez y a nuestra juventud, a la de Argentina, a la de Uruguay, a la de toda América, la suprema profesión de ser hombres, verdaderos hombres, es decir: idealistas, puros, abnegados, fraternos, heroicos; según tú lo fuíste, Jorge Newbery, Ariel, genio inmolado del aire, que la trepidación musical de los motores parece rescatar cada día del inmenso túmulo del viento!

La Escuadrilla Rioplatense «Cielos de América Sin Fronteras»



OSVALDO FAGGI
Comandante de la Escuadrilla que con CESSNA 172 cumplió el Raid Kansas - Bs. As.

La idea se acrisoló en Rivera. Fué un despertar maravilloso para mi tomar contacto con los precursores de las alas orientales.

...y había tenido la pretensión de conocerlo casi todo...

la bibliografía que consulté —a través de los tiempos— pecó de parcialismo, abusó de leyendas foráneas (las más difundidas), para hacernos ignorar las etapas históricas de ambas márgenes del plata.

Educándonos vamos, al mismo tiempo, educando a quienes han de seguir nuestras huellas; la juventud de hoy que asoma a la racionalidad, ante el espectáculo del futuro habitar del cosmos.

Hacia esto marchamos, detenidos por imperio de un absurdo común en Latino América, en donde, por lo general, de maneras y formas racional e integral, lo aeronáutico está en "agua de borrajas".

En 75 horas de vuelo fuimos eslabonando la cadena de la solidaridad interamericana. Con similitudes en idioma y en espíritu, parecíamos extraños hasta ayer. Hoy el vínculo simbólico de "Cielos de América sin Fronteras", permite renacer nuevas esperanzas: que brote del continente americano un equipo moderno, de valores, émulos de Chaves, Newbery, Detomasi, Santos Dumont, Braniff, Adami, etc., para que el esfuerzo y la sangre de aquellos varones ejemplares, no haya sido holocausto vano. El que nos apene o no, nos afecte en general y en particular, no importa. Sobre las ruinas de la incomprensión de partes que en suma son la inoperancia de un todo, vamos a actualizar la razón de la "locura del siglo XX".

Quienes demoran la evolución aeronáutica han de buscar bueyes para prolongar sus aciertos... en las duras huellas de las carretas.

Uruguay y Argentina —UNIDAD rioplatense— formaron la escuadrilla "Cie-

los de América sin Fronteras". Lanzaron a los cuatro vientos del Nuevo Mundo la proclama: **Fundar la Confederación Interamericana de Aeronáutica.**

Nuestra escuadrilla esparció la simiente por los cielos de América, utilizando la herramienta más moderna: el avión. En setiembre próximo, Dios mediante, esa siembra culminrá con la cosecha de las mejores ideas para el desarrollo de una pujante y activa organización privada en las tres Américas.

Uruguay y Argentina han de coordinar la acción común. La escuadrilla "Cielos de América sin Fronteras" es la prueba del nuevo despertar rioplatense.

Osvaldo D. Faggi

El fallecimiento de Don Armando M. Escofet

UNA CARTA EMOTIVA

Al producirse, a fines de abril último el fallecimiento del señor Armando M. Escofet que, conjuntamente con sus hermanos Rodolfo, Carlos y Julio, actuaron como verdaderos precursores de la aviación nacional, habiendo llevado su apellido los primeros aparatos más pesados que el aire que se construyeron en el país, la Federación trasmitió a sus deudos una nota de condolencia, en la que se puntualizaba especialmente aquella circunstancia en los términos en que correspondía.

Con tal motivo, se ha recibido la siguiente emotiva epístola que en razón de los términos en que está redactada y de los sentimientos que trasunta, juzgamos pertinente insertar:

"Montevideo, julio 5 de 1960. Señor Presidente de la FEDERACION AERO- " NAUTICA DEL URUGUAY, don José M. Peña. Señor: En la hora de mi más " hondo e irremediable desconsuelo llegó a mis manos la carta en la que esa " Institución nos expresa el sentimiento que causó en su seno el deceso de " mi esposo. El dolor que me posee no impidió que apreciara la generosidad " con que en ella se califican su vida y sus acciones. Fue propio de su espí- " ritu sencillo y optimista, cuando lo animaba el impulso de la juventud, haber " querido luchar por el viejo ideal de remontarse a los cielos, de planear en " algo más puro, de acercar a los hombres. Lo que hizo por ese ideal, que pa- " reció en aquella época los primeros balbuceos de un arte hoy logrado, es " recordado como una hazaña trascendente en la carta que leo y releo. Ese " recuerdo y tan generosa calificación habrían colmado de orgullo a mi es- " poso si le hubiese sido dada la alegría de conocerlos. En su lugar y como si " fuera él mismo, siento yo ese orgullo y agradezco en su memoria esta alegría " póstuma que me ayudará a sobrevivirle resignada hasta el ansiado reencuen- " tro. He trasmitido a los familiares de mi esposo el mensaje de esa Institu- " ción y puedo afirmar que su emoción ha sido tan grande como la mía. Le " ruego, señor Presidente, que acepte nuestro agradecimiento hacia esa Fede- " ración por cuya grandeza formulamos los mejores votos. (FDO.): MARIA L. " GARGAGLIONE DE ESCOFET".

DEL Sr. LEANDRO PASSEGGI

La Grave Crisis de la Aviación Civil



Sr. Leandro Passeggi

Un rudo golpe, un verdadero mazazo, le ha sido aplicado a la aviación civil.

El tremendo encarecimiento de la nafta de aviación, que ha cuadruplicado los precios anteriores, decretará a breve plazo, la desaparición de las Escuelas de Vuelo, que funcionan en los treinta Aero Clubes formados en la República. La Federación Aeronáutica del Uruguay, que agrupa y representa a todas esas entidades, ha dado su grito de alerta, llamando la atención a los Poderes Públicos sobre la probable desaparición de los Aero Clubes, que desarrollan una actividad que nuestros legisladores han reconocido expresamente, de utilidad pública.

Todos los estímulos, franquicias y subvenciones que otorgara la Ley 9977 del 5 de diciembre de 1940, desaparecen prácticamente, ante la enorme y desproporcionada carestía de los combustibles, lubricantes, repuestos y aviones, para reponer los que se han accidentado o puesto en desuso.

En la Asamblea de la Federación Aeronáutica, realizada en abril último, se dieron a conocer cifras demostrativas de la magnitud del problema, acordándose, en base a ellas, las gestiones a realizar ante los Poderes Públicos a fin de buscar los medios para hallar la solución al grave problema creado a la Aviación Civil.

Tomando como base, un solo aero club —el Aero Club del Uruguay— que tengo el honor de presidir, en lo que respecta a cifras, se llega a la conclusión de que en 1957 se consumieron 66.000 litros de nafta, que al precio de $ 0.15 dan un total de $ 9.900.00.

Esa misma cantidad, al precio actual, representará en cambio $ 42.900.00, es decir, $ 33.000.00 más por ese solo rubro. En el año 1958, se consumieron 69.000 litros de nafta a un costo de $ 0.17 el litro, lo que da un total de $ 11.730.00. Al precio actual de $ 0.65 por litro, ese mismo consumo representará $ 44.850.00, es decir $ 33.000.00 más en el año.

Al desaparecer, por las causales antedichas, las Escuelas de Vuelo y los Aero Clubes, prácticamente desaparecerán los servicios de Ambulancias y de Taxis Aéreos, que atienden a las poblaciones de campaña, tan desamparada, en lo que a comunicaciones terrestres se refiere.

El Ministerio de Salud Pública no se halla, en los momentos actuales, en condiciones de atender, por sus propios medios, un servicio tan humanitario y de tanta trascendencia social, como el que cumplen las ambulancias aéreas, diseminadas en las Capitales de los Departamentos de la República. Los taxis

aéreos también prestan servicios muy importantes y de utilidad en el Interior de nuestro País.

Las inundaciones de abril de 1959, dijeron de la ayuda que puede prestar la Aviación Civil en emergencias dolorosas, como la que vivió el País, habiéndose advertido la forma en que todos los Aero Clubes y todos los Aviadores Civiles se hicieron presentes, prestando ayuda y auxilios, unánimemente juzgados como inapreciables.

La consigna a mi juicio, es la de que hay que salvar nuestra aviación civil, teniendo, por nuestra parte, plena confianza en que los Poderes Públicos y los hombres que nos gobiernan comprenderán lo grave del problema y se decidirán a aportarle la solución que imperiosamente reclama para el bien del País.

LEANDRO PASSEGGI.

Nuevo Presidente del Círculo Aerodeportivo

Una designación por todos conceptos acertada comporta, sin duda, la del Ing. Armando Regusci, como Presidente del Círculo Aeroportivo Montevideo.

Dicho nombramiento, no sólo recae en un técnico e industrial vastamente conocido, sino en un cultor entusiasta de la aviación y en un ciudadano de las más relevantes condiciones intelectuales y morales.

Hemos tenido ocasión de hablar con el Ing. Regusci, acerca de los propósitos que lo animan, como principal dirigente de la entidad nombrada.

Sin perjuicio de prometernos desarrollar a través de un artículo, al que daremos preferente cabida en el próximo número, sus conceptos más en detalle sobre el problema general de la aviación civil en el país, el Ing. Regusci expresó en sustancia:

—Como es lógico, para formular cualquier declaración como Presidente del Círculo Aerportivo, me considero obligado a aunar previamente ideas con los demás dirigentes de la entidad, ya que soy uno de ellos solamente.

A título personal, no obstante creo del caso señalar que ha sido en un momento particularmente difícil, que me ha tocado asumir la Presidencia del Círculo, correspondiendo al amable y honroso requerimiento de quienes lo integran.

Ha venido a coincidir, en efecto, el comienzo de mi actuación, con un cambio sustancial en el panorama de la aviación privada en la República, como consecuencia de la elevación enorme de los precios, determinante de un aumento equivalente en el costo de la hora de vuelo y de la restricción consiguiente de las actividades, así como aparecen actuando las dificultades, de hecho insalvables, para la importación de material aeronáutico, sobre todo, repuestos.



Ingº Armando Regusci

Espero, sin embargo —agregó— que, por el esfuerzo mancomunado y solidario de todos los interesados en el problema, se obtengan soluciones, tendientes a remediar, siquiera sea parcialmente, pero, de modo sensible, los inconve-

nientes apuntados, en forma de que continúe haciéndose posible, en el país, la práctica del vuelo mecánico y la subsistencia de las instituciones dedicadas a la formación de pilotos, a su perfeccionamiento y, en definitiva, a un fomento efectivo de las actividades aeronáuticas.

Por mi parte, coincidiendo con los puntos de vista de la Federación, estimo que, sobre la base de que se logre obtener tales soluciones, —lo que me inclino a esperar que ocurra— el "desideratum" futuro debe centrarse, más que en formar muchos aviadores, en hacerlos mejores y más capaces.

Es un punto —siguió diciendo el Ing. Regusci— que será menester estudiar con detenimiento, pero, pienso de igual modo que, en presencia de las nuevas circunstancias, será aconsejable apelar a arbitrios distintos, proporcionados a la situación superviniente, en cuanto a dificultades para importar material aeronáutico. En este sentido, es lógico pensar en ampliar los medios, de que ya se dispone en el país, para reparaciones y aun para la fabricación de ciertos repuestos. Esos medios están esencialmente representados por elementos capaces, diversidad de instalaciones, incluidos los que pertenecen a la Fuerza Aérea u otros organismos del Estado, sin dejar de tomar en consideración, desde luego, las organizaciones privadas. Lo que se requiere son mejoras e innovaciones de maquinarias e implementos que permitan aplicar técnicas cada vez más evolucionadas, con el consiguiente beneficio para mantener el mayor número de aviones en orden de vuelo, con el mínimo de dependencia de las importaciones, tal como se está haciendo, o tratando de hacer, en otros países, la Argentina para no ir más lejos.

En definitiva, recogimos la cabal impresión de que con el Ing. Regusci, se ha logrado una incorporación, señaladamente valiosa, al cuerpo de dirigentes de una de las dos entidades, que en la capital de la República contribuyen al progreso y desenvolvimiento de la aviación civil.

Reglamento para el Comité Jurídico Aeronáutico Interamericano

Hemos tenido la satisfacción de recibir el primer número del Boletín de la Sección Derecho Aeronáutico del Instituto de Derecho Comercial y de la Navegación de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires.

Ese Boletín, cuyo Comité de redacción está integrado por el Dr. Angel R. Mercado, Srta. Ruth Andino y la Sra. Matilde M. de Coronel, inserta, en primer término, el proyecto de reglamento del Comité Aeronáutico Jurídico Interamericano, cuya creación fuera propuesta por el ilustre jurisconsulto argentino, Director de dicha Sección, Dr. Eduardo Basualdo Moine en la Asamblea efectuada en Rivera en noviembre de 1959. Transcribimos textualmente de dicho Boletín, la Presentación, que lleva las iniciales del Dr. Eduardo Basualdo Moine, la Relación de Antecedentes y el texto mismo del Reglamento

"PRESENTACION. — La Sección Derecho Aeronáutico inicia con este BOLETIN la publicación de su labor mensual.

A esta información se irán agregando, paulatinamente, los trabajos realizados desde 1958, año de su creación, hasta la fecha, período durante el cual se han estudiado temas de manifiesta actualidad, entre los que especialmente se destacan el relativo a los sistemas de explotación de los servicios aéreos regulares y el referente al examen crítico del Proyecto de Ley de Aeronáutica Civil, hoy a consideración del Parlamento y que continuará como tema principal del presente ciclo lectivo.

Se completará el material de lectura con un "editorial" destinado a reflejar la opinión de la Sección D.A. sobre aspectos de la actividad aeronáutica que reclamen una particular consideración y, en ocasiones, con breves temas de doctrina o con comentarios legislativos y jurisprudenciales.

Además el BOLETIN se hará eco de los trabajos del Comité Aeronáutico Interamericano, entidad patrocinada por la Sección D.A., sirviendo en esta forma de medio permanente de vinculación entre los diversos centros de estudio de los países americanos.

Desde otro punto de vista señalaremos que para una mayor agilidad será observada como norma periodística general la de presentar los temas tratados, dentro de lo posible, con marcado carácter de síntesis.

Es nuestro propósito que esta hoja llegue a cumplir una función útil en los ambientes aeronáuticos para los cuales se la destina. — **E. B. M.**".

"REGLAMENTO PARA EL COMITE AERONAUTICO INTERAMERICANO. — **Antecedentes.** — Convocados por la Federación Aeronáutica del Uruguay para tratar temas jurídicos y deportivos, se reunieron en noviembre de 1959, en la ciudad de Rivera, República Oriental del Uruguay, delegados de diversos países americanos. El 14 del citado mes se inauguraron las sesiones de Derecho Aeronáutico continuando durante varias jornadas, en cuyo transcurso el presidente de la delegación argentina, doctor Eduardo Basualdo Moine, propuso la organización de un Comité Interamericano Aeronáutico, como factor necesario para mantener vivo el interés por el Derecho Aeronáutico y tender a unificar la legislación aérea entre los distintos Estados. Aprobada por unanimidad la iniciativa, se encomendó a la Sección Derecho Aeronáutico del Instituto de Derecho Comercial y de la Navegación, de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Buenos Aires —República Argentina— la redacción del pertinente Reglamento. En cumplimiento del mandato, este Instituto designó una comisión formada por los Doctores Eduardo Mattenet, Angel R. Mercado, Procuradora Ruth Andino y Licenciada en Derecho Hélene Bourgoin, para que elaboraran el reglamento. Aprobado por los miembros de la

Sección Derecho Aeronáutico, se publica a continuación su texto, con el propósito de hacerlo conocer a los delegados a la Reunión de Rivera, así como a los especialistas en derecho aeronáutico y a las entidades que cultivan esta disciplina en los restantes países americanos".

"TEXTO DEL REGLAMENTO

Artículo uno

Queda constituído con sede permanente en la Ciudad de Buenos Aires, República Argentina, el Comité Aeronáutico Interamericano cuyo objeto es contribuir por medio de conferencias, publicaciones, y todo otro medio apropiado a la unificación o regulación del Derecho y que rige la actividad aeronáutica en el continente americano.

Promoverá en cada país de América la formación de una Asociación filial que será la única representante ante este Comité de las Asociaciones de ese Estado y se vinculará con las existentes o las que se constituyan en adelante en dichas Naciones, que tengan los mismos fines y en especial con la Confederación Aeronáutica Interamericana de Aviación.

Artículo dos

El Comité Aeronáutico Interamericano estará formado por:

a) El Comité Central.
b) Las Asociaciones filiales de los países de América.

Artículo tres

El Comité Central estará formado por los miembros fundadores delegados argentinos, brasileños, uruguayos y venezolanos que participaron en las sesiones jurídicas de Derecho Aeronáutico en el Congreso de Rivera — Uruguay:

ARGENTINA: Doctores Eduardo Basualdo Moine, Camilo V. Chizzoni, Manuel Malbrán, Eduardo Mattenet, Angel R. Mercado y Agustín Rodríguez Jurado (h.); Licenciada en Derecho Hélene Bourgoin, señoritas Ruth E. Andino, Haydée S. Talavera y señor Oscar Fernández Brital;

BRASIL: Doctores José C. de Noronha, José Paranhos de Rio Branco, Isaac Jakubovicz y Jaime Vélez;

URUGUAY: Presidente de la Federación Aeronáutica del Uruguay señor José M. Peña, doctores Alvaro Bauzá Araújo, Alfredo Casal, Manuel Vieira y señor Igor Svetogorsky;

VENEZUELA: Consejero de Embajada señor Hugo Sardi.

Además por los miembros elegidos a razón de uno por cada Asociación filial.

Artículo cuatro

Cada miembro fundador y cada filial tiene un voto, el que no podrá ser delegado en otro miembro o en otra Asociación.

El Presidente del Comité Central tiene voz pero no voto, salvo el caso de empate, en cuyo supuesto decidirá con su voto.

Artículo cinco

El Comité Central elegirá entre sus miembros por mayoría de votos de las dos terceras partes de los presentes:

a) Un Presidente.
b) Un Vicepresidente.
c) Un Secretario.
d) Un Tesorero.

Duran en sus funciones cuatro años y podrán ser reelegidos.

Artículo seis

Los miembros del Comité Central cesarán en sus mandatos por decisión del Comité, tomada por mayoría de dos terceras partes de los votos de los presentes o por renuncia del mismo miembro. Además podrá cesar el mandato de miembro delegado de una Asociación filial por decisión de la misma debidamente notificada.

Las funciones de los miembros del Comité Central no son remuneradas.

Artículo siete

Los miembros fundadores tienen carácter de vitalicios. En caso de fallecimiento, incapacidad o renuncia y con el fin de mantener el número originario de 20, serán reemplazados por nuevos miembros delegados por mayoría absoluta del total de los miembros vitalicios y tendrán las mismas funciones y prerrogativas de los miembros fundadores.

Artículo ocho

El Comité Central decide sobre los temas que deben proponerse para su estudio. Fija el orden del día, la fecha y lugar de las reuniones internacionales, que se harán con la participación de las Asociaciones filiales que forman parte del Comité Aeronáutico Interamericano, reunio-

nes que serán presididas por el Presidente o por quien estatutariamente lo reemplace.

Artículo nueve

El Comité Central tiene a su cargo la Dirección General del Comité Aeronáutico Interamericano.

Artículo diez

El Comité Aeronáutico Interamericano se reunirá en Conferencia Internacional por iniciativa del Comité Central o por pedido de por lo menos las dos terceras partes de las Asociaciones filiales. Sus resoluciones se tomarán por simple mayoría de votos de los presentes.

Artículo once

Cuando el Comité Aeronáutico Interamericano lo disponga, los proyectos de Convenciones Internacionales aprobados en reunión de Conferencias Internacionales a que se refiere el artículo anterior, serán elevados al Gobierno Uruguayo por intermedio de la filial uruguaya, a fin de que aquél convoque una conferencia diplomática, con objeto de que el proyecto sea considerado.

Artículo doce

Las modificaciones al presente Reglamento sólo podrán tener lugar por el Comité Aeronáutico Internacional con el voto de las dos terceras partes de los presentes reunidos en Conferencia Internacional y siempre que previamente el tema haya sido puesto en el orden del día de dicha conferencia".

La Confederación Interamericana de Aeronáutica

COMISION PROVISIONAL

En reunión celebrada con la presencia del Comandante de la Escuadrilla argentina "CIELOS DE AMERICA SIN FRONTERAS", don Osvaldo D. Faggi, se realizó una reunión, con objeto de constituir una Comisión Provisional con el cometido de iniciar de inmediato las gestiones constitutivas de la Confederación Interamericana de Aeronáutica, aprobada en la Asamblea de Rivera de Noviembre de 1959, a propuesta del Presidente de la Federación.

Después de un cambio de ideas en que se acordó en principio organizar una reunión dentro de breve plazo en la ciudad de Buenos Aires, se constituyó una Comisión Interina así formada: Presidente: José M. Peña; Vice-Presidente: Osvaldo Faggi, Leandro Passeggi, Ing. Armando Regusci, Dr. Juan José Moreda, y Clarence Crawford, y los señores R. Martínez Barrios, Julián Domenech, y Héctor Tramútolo como Secretarios.

Se puntualizó especialmente por el señor Osvaldo Faggi que en el curso del Raid de Buena Voluntad cumplido por la Escuadrilla mencionada, pudo recogerse la impresión inequívoca de la viabilidad de la iniciativa, en cuanto puede afirmarse que la misma responde a una verdadera necesidad advertida en todos los países del Continente.

Se acordó también que se adoptarían las medidas pertinentes, a efecto de que la reunión constitutiva de la CIA, se llevará a cabo en Brasilia, atendiendo a que se trata de la ciudad más moderna del Continente Capital, a su vez de una República hermana en que la aviación privada ha alcanzado extraordinario desarrollo.

Hacia la Autonomización del Transporte Aéreo Latino - Americano

Se advierte una creciente inclinación a solucionar el problema que se plantea a las organizaciones de transporte aéreo regular latinoamericanas —sobre todo a las pertenecientes a los respectivos Estados— mediante la formación de un consorcio en el estilo, digamos, del formado, en escala algo más lógica y reducida, por la empresa S.A.S. —Scandinavian Airways System— integrada, como es sabido, por Suecia, Noruega y Dinamarca.

Estimando del mayor interés el asunto, en cuanto la solución encarada puede en definitiva afectar a nuestro país, AERONAVEGACION considera oportuno consignar una breve reseña informativa a tal respecto, comenzando por las gestiones iniciadas en 1959.

LA REUNION DE RIO DE JANEIRO DE 1959. — En enero de 1959, se congregó en Río de Janeiro la Conferencia Regional de Aviación Civil —C. R. A. C.— en la que participaron los directores de Aeronáutica de Uruguay, Brasil, Chile, Colombia, Perú, Ecuador y Venezuela. En dicha reunión fueron encarados dos aspectos del problema aeronáutico internacional: 1º) Jurídico o de política aérea; 2º) Tarifario - comercial. En el primer aspecto, se definió el concepto "regional", como correspondiendo a la "integración de países contiguos o cercanos". La principal conclusión a que se arribó fue la de que los transportes regionales, vale decir, los correspondientes al área sudamericana, tendrían derecho a absorber el 75 % del pasaje originado en ellos mismos, en analogía a la forma en que se dispone de cualquier otro valor económico, dentro de un mercado común.

También acordó que tal distribución se haría de acuerdo a un prorrateo eminentemente aritmético, con prescindencia del mayor volumen potencial de las distintas naciones contratantes. El 25 % restante se sobreentendió que podría quedar a disposición de los países no regionales. En lo relativo al aspecto tarifario, en presencia de las dificultades que ofrecía, su solución quedó librada a un eventual acuerdo ulterior entre los propios transportadores interesados.

LA REUNION DE MARZO DE 1959. — Como consecuencia de esta última medida, tres meses después, o sea, en marzo de 1959, se celebró en Lima una reunión de todos los transportadores, comprendidos los pertenecientes a IATA, con el fin de considerar los cuadros de tarifas, cuya concreción quedara pendiente en la conferencia de Río. La discrepancia de L.A.N. —Línea Aérea Chilena, miembro de I.A.T.A.— impidió que se llegase a un acuerdo, por cuanto los Estatutos de dicha Organización establecen que los acuerdos sobre tarifas deben aprobarse por unanimidad.

LA REUNION DE HONOLULU. — Con vistas a salir del "impasse" así producido, la Sección Nº 1 de I.A.T.A., que comprende al hemisferio occidental, congregó a una nueva conferencia, que se llevó a cabo en Honolulu, en octubre - noviembre de 1959, con objeto de encarar los cuadros tarifarios considerados en Lima, con exclusión de algunos de los puntos objetados por L.A.N. Esto hizo posible la aprobación unánime. En sustancia, puede afirmarse que la conclusión a que se llegó reposa sobre el principio de "a igualdad de servicios, igualdad de precios", tanto para las líneas adheridas a I.A.T.A., como para las que, a manera de P.L.U.N.A., por ejemplo, se mantienen al margen de aquella Asociación. Se coincide en admitir que el acuerdo así cursado, consagra una solución satisfactoria, en la eventualidad, incluso, de que el consorcio regional latinoamericano en proce-

Ahora adoptado por la Real Fuerza Aérea

JET
Provost

El único jet de entrenamiento en el mundo que ha sido aceptado ab initio para vuelos de entrenamiento básico militar.

Propulsado por un Turbo-jet Armstrong Siddeley Viper.



DISEÑADO Y FABRICADO POR

HUNTING AIRCRAFT LTD.

A Hunting Group Company

Agentes exclusivos para el Uruguay: PIKE & CIA. S. A.

MEDANOS 1384-88 - TEL. 40 41 61

MONTEVIDEO

PROPAGANDA

so de formación se formalice y actúe como una sola entidad o empresa orgánica, si las dificultades de orden jurídico y aun prácticas que pudieran obstar, fuesen resueltas, hipótesis no totalmente esclarecida.

LA ULTIMA REUNION DE LIMA. — Así las cosas, en marzo último, se celebró en Lima una nueva reunión, en la que participaron los transportadores latinoamericanos miembros de I.A.T.A., con el fin esencial de estudiar las modificaciones aceptadas en la conferencia de Honolulu. El acuerdo fue pleno, dándose paso sobre el espinoso tema de las tarifas, que habrán de someterse, en definitiva, a los respectivos gobiernos.

C.I.T.A. Y F.A.L.A. — Al margen de estas actuaciones, se configuran dos grupos distintos: uno que se distingue por la sigla de C.I.T.A. —Conferencia Interamericana de Transportes Aéreos— y otro por la de F.A.L.A. —Flota Aérea Latino - Americana— siendo este último propiciado, particularmente, por los países del Pacífico.

Según nuestros informes, la empresa nacional P.L.U.N.A., que envió observadores a casi todas las reuniones mencionadas, no se ha comprometido formalmente en ninguno de los acuerdos relacionados, habiéndose limitado a seguir atentamente las gestiones, con vistas a fijar posición en el momento oportuno, cabe suponer que con el acuerdo o el conocimiento previo de las autoridades nacionales.

El depósito previo para la importación de repuestos

De acuerdo con el nuevo régimen de importaciones, cualquier clase de repuestos que se introduzca al país con destino a vehículos terrestres o embarcaciones, no comprendidas en los producidos en el país, puede importarse sin depósito previo, ni gravámen alguno.

Desde que el régimen de referencia comenzó a aplicarse, o sea, desde febrero del corriente año al 30 de junio último, las declaraciones para importaciones así efectuadas, totalizaron la suma de U$S 6.127.000.00 (seis millones ciento veintisiete mil dólares).

Pues bien, por contradicción realmente inexplicable, los repuestos para aviones deben ser importados mediante un depósito previo equivalente al cien por ciento de su valor, siendo de señalar que dicho depósito queda radicado en el Banco de la República, durante un mínimun de seis meses, sin percibir intereses y aún cuando los materiales que se trata de importar entren al país a los cuarenta, cincuenta o sesenta días.

Lo injustificable e ilógico de tal excepción, se hace más perceptible, si se tiene en cuenta, por ejemplo, que durante los cinco meses señalados el monto, estimado en base a las estadísticas de los últimos años, no pudo exceder de U$S 60.000 (sesenta mil dólares), ya que en ningún año, comprendido dentro del último lustro, el volumen de repuestos importados excedió, en doce meses, la cantidad de U$S 100.000 (cien mil dólares).

Hay una circunstancia que corresponde señalar, en orden siempre a evidenciar lo ilógico de tal exigencia: la representada por el hecho de que existen diversidad de repuestos para vehículos terrestres, que podrían declararse destinados a éstos y ser, en cambio aplicados en la reparación de aviones privados, cuyos motores, en la gran mayoría de los casos, son de las marcas Continental o Lincome, que tienen pistones, aros, válvulas, etc. iguales a los de los motores de vehículos terrestres, automóviles, camionetas, camiones, etc.

Salta a la vista que, en tanto el beneficio fiscal derivado de la excepción puntualizada es virtualmente nulo, el mantenimiento de tal sistema redunda en considerable perjuicio para la aviación privada, por cuanto es notorio que no menos del 30% de los aviones existentes en el país se hallan inmovilizados por falta de repuestos.

De igual modo es de señalar que la

no disponibilidad de piezas de recambio, por efecto de inconvenientes para su importación como el puntualizado, impide que, con los consiguientes riesgos para la seguridad de la navegación aérea, se dé cumplimiento, con la debida estrictez a las recomendaciones de las fábricas constructoras de aviones en el sentido de renovar dichas piezas al cabo de un período de uso pre-determinado de las mismas.

Teodoro Fels volvió a cruzar el Plata



Su ficha sintética podría rezar: Nació en 1891 y sigue tan campante. Ni más, ni menos. El estilo es el hombre. En cuanto se le cursó la invitación para asistir —prestigiándola y dándole singular realce con su presencia— a la ceremonia de homenaje a su malogrado camarada Jorge Newbery, se apresuró a contestar: "¡Como no! ¿Cuándo? ¿Cómo? ¿Dónde?". En cuanto tales circunstancias de lugar y de tiempo le fueron precisadas, el gran Fels volvió a llegar caído del cielo, ni más ni menos, en punto a prestancia física y moral, que cuando, hace casi medio siglo —exactamente el 1º de diciembre de 1912— se nos vino desde el Palomar, ante el asombro, entonces, del mundo entero.

Sólo que entonces, con su frágil Bleriot de 50 HP., demoró tres horas en repechar contra el viento y, ahora, en el Vickers de PLUNA, lo hizo en treinta minutos.

Dos horas y media de diferencia en el espacio —se podría decir— y cuarenta y ocho años en el tiempo. Tal la sola diferencia notable. Porque, en lo demás, Fels sigue siendo el mismo, sobre todo, si siguiendo el consejo de don Leandro Passeggi, se queda con el sombrero puesto... El mismo en vigor, en simpatía, en modestia...

Con la milésima parte de lo que él hizo, de lo que luego siguió haciendo, de lo que aun hace, hay más de uno —¡si podrá haberlo!— al que la vanidad y la inflación tornan insoportable.

Con Fels no. Cuando se lo presenta, se tiene que explicar: "Sí, es el mismo, sólo que con lentes"... y él se limita a sonreir, sencillamente, campechanamente, como diciendo: "Sí, soy yo, Teodoro Fels, para servirlo... Aquello pasó a la historia, se me escapó... o mejor dicho, me escapé"... Y pone un gesto, como si quisiera que lo disculpasen por aquella gloriosa escapada...

La adhesión de Antonio Biedma

Una figura de gran significación y altamente querida en los círculos aeronáuticos de la Argentina y Uruguay, Antonio Biedma, ha dirigido el siguiente mensaje:

"A José M. Peña. Federación Aeronáutica: Tenía que ser el Uruguay el que tributara un homenaje a nuestro gran Newbery. Impedido de asistir por causa de tenaces achaques, mi alma vibra con Vds. con emoción fraterna. Un fuerte abrazo para todos. ANTONIO BIEDMA."

1915 - 20 DE JUNIO - 1960

RICARDO DETOMASI

PRIMER MARTIR DE LAS ALAS URUGUAYAS



Por Juan Carlos PEDEMONTE

El 20 de Junio se cumplió el 45 aniversario de la trágica muerte de Ricardo Detomasi, el primer mártir de la aviación nacional.

Complementando la iniciativa de FADU, en el sentido de que en tal día se rindiese homenaje a su memoria en ceremonias respectivamente cumplidas en la necrópolis de Mercedes, en que reposan los restos del grande y malogrado aeronauta, y en San José al pie del monumento que perpetúa su recuerdo, en el lugar en que cayera, insertamos la siguiente colaboración que ha escrito para nuestra Revista, Juan Carlos Pedemonte.

Había nacido en la ciudad de Mercedes, el 28 de noviembre de 1891.

El sosegado ambiente de su ciudad, no logró neutralizar los impulsos de su corazón donde anidaban entusiasmos extraordinarios.

Espíritu nacido para la consecución de grandes destinos, en aquella hora incipiente y romántica de la aviación, no podía existir para Detomasi atracción más subyugante que la hazaña de Louis Bleriot cruzando la Mancha o el vuelo de Santos Dumont en torno de la Torre Eiffel.

A su espíritu idealista, se unía una voluntad capaz de romper con todos los prejuicios locales y de salvar las más insuperables dificultades.

Desde su rincón chaná, soñó con tener alas...

Y un día, con veinte años de edad y llevando un morral de audaces ensueños, dejó Mercedes y se marchó a Buenos Aires. Por entonces, unos pocos destemidos argentinos, chilenos y uruguayos hacían aviación con Marcel Paillette —aprovechando el impulso que a la aeronáutica argentina le habían dado los Newbery, los Mascías, los Parravicini y algunos Teodoro Fels, Angel Mª Zuloaga poco mas tarde— o ensayaban los aparatos nacionales que fabricaba Pablo Castaibert.

Era una reducida actividad aquella. Tan reducida como heroica.

Pero allí se volaba. Y eso era ya suficiente.

Atraído por esa acción aérea, todavía un poco desorientada pero encauzada por grandes tenaces, Detomasi llegó a Buenos Aires, ingresando a la Escuela del francés Paillette, en San Fernando, el 5 de marzo de 1914.

Efectuó tres vuelos de doble comando con su Instructor.

Y el curso completo le insumió, en total, tres meses.

Una mañana, el 28 de mayo, Paillete le anunció que iba a rendir su examen de Piloto Aviador.

La alegría del uruguayo no tuvo límite.

Realizó los giros habituales, terminó todas las pruebas, y cuando su avión se posó sobre la pista de San Fernando, el Instructor galo lo abrazó efusivamente.

Era victoria ansiada. Ya tenía alas!.

Era el Piloto Aviador internacional número 43.

El oriental vuela intensamente en la Argentina. Dedicado a la acrobacia, alterna con los mejores pilotos de Buenos Aires. En junio realiza su primer vuelo nocturno y al día siguiente, 4.

El 2 de junio realiza su primer vuelo nocturno y dos días más tarde, sobrevolando Buenos Aires alcanza un "record" para la época: 2.000 metros de altura!.

El primer accidente le ocurre en la Argentina, donde una tarde, volando allá por el Talar de Pacheco con el aviador Enrique Roger, el avión cayó en unos terrenos anegados.

No se lesionaron los tripulantes de la máquina; pero Detomasi se desvaneció, y si igual cosa le hubiera acontecido a su compañero, habrían perecido ambos... ahogados.

Por fin, el 17 de abril de 1915, el avión de Ricardo Detomasi apareció sobre nuestra ciudad, incorporándose así al número de pilotos civiles uruguayos (militares aún no los había) que domingo a domingo constituían la admiración del público.

Bonilla y Adami, vinieron de Buenos Aires a poco de obtener su brevet. Y en su patria alcanzaron la notoriedad en aquellos días inolvidables en que la gente iba al Hipódromo o a otros sitios a ver a los aviadores uruguayos.

Detomasi, en cambio, llegó a su tierra, bastante tiempo después de diplomado, y ya realizado su perfeccionamiento y obtenidos en Buenos Aires singulares triunfos.

Dedicado a la acrobacia, comenzó una jira por el Interior. El 25 de mayo de 1915 realizó un espéctáculo en Pando. Prosiguió luego en ruta al Oeste, proyectando llegar pronto a Mercedes, la ciudad a las orillas del Hum donde abrió sus ojos a la vida. El destino había dispuesto otra cosa. Solo con la vida ausente, llevado apoteósicamente por el pueblo, el muchacho chaná retornó a su terruño...

El 13 de junio realizó en San José una exhibición, donde el pueblo josefino no escatimó el aplauso al valeroso muchacho de Mercedes.

Para el domingo siguiente, estaba proyectada la segunda presentación del aviador.

El día amaneció gris y frío.

Poco después de las doce, el viento fue aumentando su velocidad, hasta el punto que a la hora fijada para la iniciación del espectáculo, las condiciones eran francamente desfavorables.

No menos de cuatro mil personas marginaban el campo de la Federación Sportiva, sobre el camino al Paso de los Carros. Un encuentro futbolístico constituía el primer número del espectáculo y terminado éste, la gente se dispuso a presenciar los vuelos acrobáticos de Detomasi.

Hizo una primera parte de evoluciones, cosechando grandes aplausos.

Luego de una pausa, volvió al aire. El viento había aumentado en velocidad y el "Bleriot" se balanceaba peligrosamente, en una lucha desigual con las fuertes rachas. Pasaba frente a la multitud luego de realizar un "volpique"; levantó un poco la proa el monoplano y desde unos 500 metros de altura comenzó un "tirabuzón". La muchedumbre estaba supeditada de la realización de la maniobra. A la cuarta vuelta, el ala izquierda perdió su horizontalidad en relación con el otro plano. Era un fenómeno óptico?. No!. Se había roto un tensor, el ala se había plegado, el "Bleriot" de Detomasi caía...

El accidente ocurrió cuando el avión estaba invertido y el plano se plegó hacia arriba. El tensor que cedió fue el inferior de la izquierda.

El piloto, perdida toda esperanza de aterrizar, cerró los contactos, cortó la nafta. Cerca de un rancho de terrón y techo de quincha. el avión se estrelló.

El reloj-pulsera de Ricardo, se detuvo a las 16.17. En ese momento, aquel muchacho de veintitrés años, comenzó a morir...

RICARDO Detomasi falleció aquella misma noche en el hospital lugareño.

Hace 45 años, entre gritos de espanto multitudinario, reverencias póstumas y

Los «propósitos y finalidad de esta Revista»

Hemos considerado pertinente requerir la palabra del Presidente de FADU, señor José M. Peña, principal promotor de la publicación de este órgano.

Entiendo —nos dijo el señor Peña— que la edición de una revista, que sea el órgano de toda la aviación nacional, configuraba una manifiesta necesidad de nuestro ambiente.

Pocos países en que el desenvolvimiento aeronáutico haya alcanzado un cierto grado de desarrollo, carecen de una publicación de esta índole, que valga tanto como para servir de unión entre los diversos sectores vinculados a las actividades aeronáuticas, como de vehículo llamado a estrechar lazos con las organizaciones análogas del exterior, particularmente la de los países más ligados al nuestro.

En este sentido, AERONAVEGACION cumplirá su cometido, consignando, de manera objetiva, la totalidad de las informaciones, imposible o difícil de obtener normalmente, de interés para los cultores de la aviación en su diversidad de manifestaciones.

Estimo que, en este aspecto, la consigna de la Revista, cuya gestación puede decirse que surgió, al igual que otras iniciativas trascendentes para la aviación nacional, en la memorable asamblea de Rivera, debe ceñirse a la consigna de un gran diario francés, según la cual "la opinión es libre, la información es sagrada".

Toda información, por consiguiente, que interese, directa o indirectamente a las actividades aeronáuticas, o se relacione con su desenvolvimiento y su progreso, debiera dentro de las limitaciones a veces insalvables del espacio, tener cabida en las páginas de la revista que FADU ha acordado editar, para poner al servicio, sin distingo, como se expresa en la nota editorial de este primer número, de "cuantos aman la aviación y luchan por ella".

Considero igualmente, —siguió diciéndonos el Presidente de FADU— que la gestión de los estructuradores del nuevo órgano deberá ceñirse al principio de que todo es perfectible y que, por lo tanto, las posibles deficiencias, inherentes a los comienzos de cualquier esfuerzo, deberán ser superadas sin desaliento, con fé, con entusiasmo.

Y sí, merced a la comprensión que cabe hallar —que ya entiendo se ha comprobado en los diversos sectores vinculados a la aviación nacional, se llegase a realizar, en este aspecto, una obra que pudiera considerarse satisfactoria, ello no debe valer para renunciar a mejorar, cada día más, paralelamente y como reflejo del criterio con que es necesario encarar tanto los problemas aeronáuticos como todos los que interesan al progreso del país, es decir, actuando en forma de que la meta propuesta siempre sea más alta, más extensa, más lisonjera y más fructífera.

Si se tiene la suerte de que estos enunciados cristalicen, merced a la colaboración y a la buena voluntad de cuantos se hallan en condiciones de contribuir eficazmente en tal sentido, el afán prodigado en la realización de esta obra desinteresada y patriótica, como es cuanto se relacione con la acción de FADU, habrá obtenido la mejor y la más grata de las compensaciones.

— viene de la pág. anterior —

homenajes emocionados tributados primero en San José y luego en Mercedes (donde reposan sus cenizas) el Uruguay tuvo el Primer Martir de la Aviación.

Al despedirlo al borde de la tumba, el aviador —soldado Juan Manuel Boiso Lanza— al que el destino había señalado para ser nuestro segundo muerto aeronáutico — exclamó, definiendo el sentimiento colectivo, sin pensar naturalmente, que él iba a ser tres años mas tarde inmolándose en Pau bajo las banderas de Francia en guerra, el "Capitán de la Escuadrilla del Silencio" de nuestras alas militares:

"Gloria a tí, valiente Detomasi; que la fatalidad de la muerte no entristezca!

La Gloria te eligió por compañero, y la Gloria siempre ansía sutilísimos espíritus y los separa, por eso, de la pobre materia!!"

Cincuentenario del Primer Vuelo de un Avión en el Uruguay

El día 26 de agosto próximo, se cumple una fecha de extraordinaria significación en los anales históricos de la aviación nacional.

Tal significación no es menor por la circunstancia de que, por efecto de una suerte de desconocimiento o de olvido. no se haya tenido presente que en el mismo día de 1910, se registró en el Uruguay el primer vuelo de un aparato más pesado que el aire.

UN INFORME DE LA FUERZA AEREA

Nada más indicado —se nos ocurre— para ofrecer por vía de síntesis una relación de los antecedentes respectivos, que transcribir la parte substancial del informe elevado, con fecha 26 de Mayo último, por la Inspección General de la Fuerza Aérea y en el que se consigna lo siguiente:

"1º) Que de los documentos existentes "en el Museo Aeronáutico; de los que po- "see el Asesor de Historia del mismo se- "ñor Juan Carlos Pedemonte, y de la in- "formación de los diarios de la época "—cuyas fotocopias se adjuntan— se des- "prende en forma inequívoca que el 26 "de agosto de 1910, se llevó a cabo la pri- "mera prueba real de un avión fabricado "(a excepción del motor) en nuestro país "por los señores Enrique Martínez Velaz- "co; Armando, Rodolfo, Carlos y Julio Es- "cofet y Arquitecto H. Desroziers.

"2º) De las personas anteriormente ci- "tadas, viven en la actualidad los señores "Enrique Martínez Velazco y Carlos Esco- "fet, en nuestro país y el señor Desroziers "en Canadá.

"3º) Esta Inspección General entiende "que se trata de un vuelo cuya trascen- "dencia y mérito para la Aviación Nacio- "nal, frente a la aviación internacional, "debe destacarse con una relevada con- "memoración, de manera que quede evi- "denciada la construcción de un avión en "el año 1910, siendo un hecho de suma im- "portancia, porque posiblemente fuera el "primer país de Centro y Sudamérica que "abordara la construcción de una aerona- "ve más pesada que el aire.

"4º) La Fuerza Aérea, a la que tam- "bién cabe velar por el prestigio de la "Aviación Nacional, entiende debe hacer- "se llegar a conocimiento público los va- "lores que en esta actividad han sido lí- "deres en el país. Sugiere por lo tanto, "que en el correr de este año, en el que "se cumple el cincuentenario del hecho de "referencia, se rinda digno homenaje a "quienes fueron sus autores, realizando "una destacada conmemoración."

SE PROPONE EL NOMBRAMIENTO DE UNA COMISION NACIONAL

El informe a que nos referimos termina proponiendo lo siguiente:

"a) Designación de una Comisión Na- "cional de conmemoración al cincuente- "nario del primer avión construído en el "Uruguay. Dicha Comisión estaría inte- "grada por Autoridades Aeronáuticas del "presente y del pasado del país.

"b) Construcción de un avión similar "al "Escofet II", dirigido por el señor "Martínez Velazco y Carlos Escofet. Dicho "avión sería exhibido al público en opor- "tunidad de la conmemoración, pasando "luego a formar parte del Museo Aero- "náutico. En la construcción del mismo "colaboraría los Talleres de la Fuerza "Aérea.

"Dada la proximidad de la fecha, esta "Inspección General estima la califica- "ción de urgente para el presente expe- "diente."

Nuestra Sección Vuelo a Vela

Circunstancias de espacio y de tiempo —la recepción tardía de los originales—, nos privan dar cabida a esta Sección.

En su defecto, ella irá, en lugar preferente, atendiendo a la importancia de esa actividad y al estímulo que merece, en nuestro próximo número.

El Señor E. Martínez Velasco evoca su hazaña

El señor Enrique Martínez Velasco, que realizara, el primero, hace ahora cincuenta años, conforme se expresa precedentemente, el primer vuelo en un aparato más pesado que el aire, en el Uruguay, declaró lo siguiente:

Desde mi juventud me enteré por diarios y revistas, que había personas dedicadas al estudio del dominio del aire, con aparatos más pesados que éste y que en parte, estaba resuelto el problema del motor a explosión, aplicado desde hacía poco tiempo al automóvil. Fué en esa época, año 1908, que me interesé por conocer detalles a tan interesante medio de locomoción. Anteriormente, y en distintas épocas se había estudiado y ensayado sin mayores resultados prácticos. Me dediqué con entusiasmo al estudio de ella, ya que mi vocación desde niño, era el estudio y práctica de la mecánica, especialmente locomoción a motor en general.

Después de consultar en varias revistas técnicas que trataban sobre ésta materia, entre ellas cito las siguientes: "L'Aviatión", "Encyclopedie de l'aviatión", "Vie au grand air", etc. (que aún conservo como recuerdo de los albores de la aviación). Empecé a construir pequeños modelos de aeroplanos tratando de emplear materiales que fuesen livianos y resistentes a la vez, para evitar se rompieran a los primeros lanzamientos, pues para hacerlos volar, los tiraba desde un mirador de 12 a 14 metros de altura, de una casa aún existente en el Camino Mendoza, 17ª Secc. de Montevideo, y que también tiene su historia, por haber sido construída a requerimiento del General Oribe, para su secretario Villademoros, por el Constructor don Juan Hita, y luego adquirida por éste. Hago ésta pequeña referencia por que allí, en esa casa solariega iba a pasar mis vacaciones de estudiante.

Es así, que con el fin de investigar y ensayar planos, ángulos, estabilidad, equilibrio, resistencia del aire, alerones, sustentación, etc., una vez adquiridos ciertos conocimientos con los llamados hoy: aeromodelos, y contando con la colaboración financiera de los hermanos Rodolfo y Armando Escofet, confeccioné en el año 1909 los planos para construir un biplano semejante a los ya conocidos (en ese tiempo) con alguna diferencia: que la hélices, iba colocada delante de los planos principales, en vez de llevarla detrás de los planos (alas) y a la altura del plano superior, colocada directamente en el eje del motor. El tren de aterrizaje estaba formado por dos patines, llevando cada uno de ellos, un par de ruedas con llantas neumáticas. El fuselaje, que era de forma cuadrangular, llevaba en sus extremos dos timones: uno horizontal y otro vertical, solución ésta mantenida en la actualidad en la generalidad de los aviones, cualquiera sea la fuerza empleada para impulsarlos. Después de varios ensayos, y anotar los inconvenientes de nuestro primer aeroplano, y que nos diera valiosa experiencia, y manteniendo bien alto nuestro entusiasmo por el vuelo mecánico, decidimos construir el "Escofet II", para lo cual contábamos con el motor y las alas del primero, trayendo otros materiales necesarios desde Buenos Aires, por no existir en Montevideo. Una vez terminado y ensayado éste 2º aparato, nos dió más satisfacción, pues conseguí volar en línea recta más de un centenar de metros, a poca altura, una vez en el aire, al ver desprenderse la caja de la bobina, me ví obligado a hacer un aterrizaje forzoso en un terreno inadecuado, capotando el aparato, a consecuencia de lo cual me fracturé una costilla y sufriendo traumatismo craneano. Por suerte todo pasó en pocas semanas, no ocurriendo lo mismo con el avión que sufrió desperfectos de tal entidad que no se salvó ni el motor, por lo cual los hermanos Escofet, y el que habla, decidimos, con mucho pesar, abandonar la empresa iniciada con entusiasmo y esperanzas, pero que hoy como uruguayos nos enorgullece habernos dedicado a un fin noble y de servicio para la patria, como lo hacen en todos los países civilizados.

Como la construcción del aeroplano se hacía en el campo de maniobras, en Carrasco, del 1º de artillería, el que nos fué cedido gentilmente por el ministro de aquella época, General Bernassa y Jerez, y Coronel Ramasso. Algunos oficiales del ejército nos visitaban interesándose por la aviación: entre ellos recuerdo al que entonces fuera Capitán San Martín, y también al teniente Adhemar Saenz Lacueva.

En ese mismo campo de maniobras de artillería, en diciembre de 1912, fué donde aterrizó el cabo Fels, en su famoso vuelo Buenos Aires - Montevideo, cruzando el Río de la Plata.

El ascenso del General Esteban Cristi

Nos place hacer referencia a la oportuna y justa iniciativa del Poder Ejecutivo, en el sentido de promover al grado de General, al Coronel (R.) Esteban Cristi.

El nombre de Cristi se halla vinculado a los albores de la aviación en el Río de la Plata.

Fué, con Cesáreo L. Berisso, uno de los dos primeros becarios uruguayos a la Escuela Argentina del Palomar, fundada por Jorge Newbery.

Figura en la relación oficial de "Precursores de la Aeronáutica Argentina", conjuntamente con el nombrado General Berisso, Angel S. Adami, e Italo Eduardo Perotti.

En el mes de julio de 1916, en un viejo aparato llamado "Centenario", con que el as francés Roland Garrós, se hiciera admirar en Buenos Aires, durante los festejos de 1910, Cristi, entonces Alférez, se lanzó, una mañana al espacio, en forma sorpresiva, dejando al Director de la Escuela una carta en la que explicaba su decisión.

Volando a 1.200 metros de altura, atraviesa el Río en dirección a Colonia y, por insuficiencia de combustible, dada la escasísima autonomía del avión, se vió obligado a hacer un primer aterrizaje en Arazatí, para reaprovisionarse.

Esta deficiencia se reitera poco después, viéndose el piloto precisado a un nuevo aterraje en La Paz, tras lo cual logra llegar a Montevideo, ante el asombro general, explicable en aquella época.

Su recompensa fué un arresto, que cumplió en el 9º de Caballería, pero, salvadas las exigencias de la disciplina militar, las felicitaciones, incluso de sus jefes, se hacen justamente llegar al joven y arrojado aeronauta.

En lo que se relaciona con la aviación civil, cabe recordar que la fundación del órgano rector de la misma —la actual Dirección de Aeronáutica Civil— se debió a una iniciativa del distinguido jefe, que cristalizó el 1º de enero de 1936, en circunstancia en que el entonces Coronel Cristi desempeñaba las funciones de Director General de la Aeronáutica Militar.

Desde entonces, el hoy General Cristi ha continuado manteniendo estrechos vínculos con los que fueran sus camaradas de la época heroica de la aeronavegación de una y otra orilla del Plata, así como entre los que recuerdan su actuación meritoria y fecunda y experimentan por los fuertes rasgos de su personalidad, que no excluyen la capacidad para la simpatía y el afecto.

Los dirigentes de la Federación Aeronáutica se honran contándose entre ellos y reiteran por medio de estas líneas los plácemes que le hicieran llegar y que se sumarán a los muchos que se le trasmitieran, incluso desde el exterior, particularmente de la Argentina, en cuyos círculos aeronáuticos, se le considera como una figura propia.

Cámara de Comercio de la Aeronautica y Afines

Una entidad merecidamente prestigiosa

Entendemos complementar, con una referencia de señalada importancia en uno de los aspectos de la aviación más considerables y difundidos, dedicando una Sección de nuestra Revista a la prestigiosa Entidad del epígrafe.

Comenzaremos por trazar brevemente su trayectoria, desarrollada siempre con dignidad y eficacia, que refleja sin duda honor sobre sus integrantes, y lógicamente sobre el gremio de aerotransportadores que actúa en el país.



Dirigentes de la Cámara de Comercio de la Aeronáutica y Afines. De izq. a der.: Sres. García Alcántara, Silveira Riet, Moore, Gral. Larre Borges, Cr. Rey y Grierson.

—Breve retrospecto

La Entidad a que nos referimos fué fundada el 4 de abril de 1946, en una reunión llevada a cabo en la Cámara Nacional de Comercio, a la que asistieron veinticinco representantes de otras tantas firmas.

Tal fundación, fué el resultado de gestiones, inicialmente encaradas por el actual caballeresco Secretario de la Cámara, Sr. N. Stanley Grierson y el señor Alfredo E. Moen, argentino de origen, radicado en la actualidad en su país y que caracterizó su actuación en nuestro medio, aplicado a diversidad de actividades y de iniciativas, comprendida la importación de material aeronáutico, por su singular dinamismo, así como por la corrección de sus procederes, que le granjearan amistades sinceras, que aún conserva.

Los señores Moen y Grierson, interesados en obtener la adhesión del sector de transportistas aéreos, tuvieron el acierto de ponerse en comunicación con el entonces Director-Gerente-Administrador de CAUSA, Coronel Tydeo Larre Borges —actual General— en quien reconocieron el hombre, destinado a erigirse en alma máter de la iniciativa, en su calidad de pionero y de figura consular de la aviación nacional, en todos sus aspectos.

Asegurada esta adhesión, que resultó decisiva, en orden a asegurar el éxito del proyecto, se llevó a cabo la reunión a que aludimos, en que se declaró formalmente creada la nueva Institución, aprobándose por unanimidad los estatutos respectivos.

Merced a ello, las empresas de trans-

porte aéreo y los importadores de artículos aeronáuticos en general, dispusieron desde entonces de una organización, que al tiempo que veló eficazmente por sus intereses legítimos, se erigió en un baluarte tutelador de las conveniencias nacionales, desde el punto de vista del desenvolvimiento aeronáutico.

Esta circunstancia, unida a la rectitud que caracterizó siempre su gestión, valió para granjear a la Cámara el merecido prestigio de que disfruta, lo que redundó, y redunda, en beneficio de sus afiliados, que tienen en dicha Institución un órgano, que no solamente tutela, de acuerdo a lo expuesto, sus intereses legítimos, sino que se halla en condiciones de evacuar las consultas que se le formulan y en el que tienen la seguridad de encontrar eco propicio para toda solución atendible que puedan reclamar.

Además de ello, según ya se ha dicho antes de ahora, la Cámara se ha erigido en un efectivo vínculo de confraternidad entre sus asociados, lo que se testimonia en las gratas reuiones que periódicamente realiza y a las que asiste, casi sin excepción, como a una cita de amistad, la totalidad de sus Miembros.

No se concilia con la brevedad del espacio de que disponemos, ni es, por otra parte, ahora el caso, pormenorizar la extensa y fecunda labor desarrollada por esta Entidad ejemplar, que ha servido de modelo para que en otros ambientes se formaran organismos análogos.

Puede decirse, sin embargo, en resumen, que ni uno solo de los problemas que han interesado al progreso de la aviación dentro del país, particularmente, como es lógico, a la de transporte regular, ha dejado de merecer la atención de la Cámara, en cuyo haber se cuentan logros de positiva importancia en tal sentido, lo que justifica plenamente que se la reconozca como una Institución altamente benemérita, no siendo sin duda la de menor importacia, la ya apuntada vinculación de sus componentes, que incluyen a las principales empresas mundiales de aeronavegación, un clima de confraternidad y, lo que es más trascendente todavía, de efectiva solidaridad de todos ellos con el país.

La actual Comisión Directiva

Damos a continuación la nómina de la actual Comisión Directiva de la Cámara de Comercio de la Aeronáutica y Afines:

Presidente, **Gral. Tydeo Larre Borges.** Vice-Presidente: **C. E. Moore.** - Secretario: **N. Stanley Grierson.** - Tesorero: **Juan Rey** (h.). - Vocales: **Fernando García Alcántara.** - **Ing. Fernando Silveira Riet.** - Suplentes: **Víctor Lyford-Pike.** - **Miguel R. Ceruzzi.** - **Inocencio R. Sánchez.**

El General Tydeo Larre Borges

Su misión en Europa

Como ha trascendido, el día 13 de abril ppdo., embarcó para Europa, el Presidente de la Cámara de Comercio de la Aeronáutica y Afines, y caracterizada figura de nuestros círculos aeronáuticos y militares, general (R.) Tydeo Larre Borges.

El viaje del distinguido compatriota, abarca un extenso recorrido puesto que comprende los países escandinavos, Bélgica, Francia, Italia, Turquía, Grecia e Israel.

Es de señalar —lo que justifica plenamente la inserción de la noticia en estas páginas—, que en conocimiento, por comunicación de la Cámara de Aeronáutica y Afines, del viaje de su Presidente, el Consejo Nacional de Gobierno acordó confiarle, con carácter oficial, la misión de estudiar la modernización de aeropuertos y la instalación de zonas francas en los mismos, puntos ambos cuya importancia, en relación a los problemas nacionales de ese orden, son de plena evidencia, correspondiendo aguardar que la información que recoja el General Larre Borges sea de señalado provecho para el país, desde el doble punto de vista económico y aeronáutico.

El regreso del general Larre Borges ya se ha realizado, habiendo hecho interesantes declaraciones a la prensa, de las que, por nuestra parte, nos haremos eco en el próximo número.

FUERZA AEREA NACIONAL

La prestigiosa Fuerza Aérea Nacional, cuya identificación con el sentimiento público es manifiesta y constituye la más señalada, acaso, de sus características, tiene en rigor, en la actualidad, casi medio siglo de existencia.

Como se ve, la trayectoria del meritorio Instituto armado abarca, en rigor, un período equivalente al de la existencia misma del vuelo mecánico en sus aplicaciones prácticas.



Capitán Juan M. Boiso Lanza, primer Director de la Aviación Militar Uruguaya, cuyo nombre lleva el histórico campo de Mendoza.

LA PRIMITIVA AVIACION MILITAR

El punto de arranque de lo que es hoy la Fuerza Aérea está representado como ha sido oficialmente reconocido por la creación de la primitiva Escuela de Aviación Militar, registrada el 17 de marzo de 1913.

Por una Orden General, suscrita por el entonces Ministro de Guerra y Marina, General Juan Bernassa y Jerez, se estableció lo siguiente:

"Habiendo encomendado la Superiori-
"dad al Señor Marcelo Paillette la ense-
"ñanza de la aviación a un determinado
"número de Oficiales del Ejército, ha re-
"suelto que se abra en esta Oficina un
"registro de los Oficiales que deseen reci-
"bir esa enseñanza, a cuyo efecto se diri-
"girán estos al Estado Mayor General por
"el conducto correspondiente, solicitando
"la inscripción".

Fué como consecuencia de esto que, en la fecha indicada inició sus actividades, tras una sencilla ceremonia, la primera Escuela de Aviación en el Uruguay, acontecimiento que se registró de igual modo en una Orden General, que lleva el número 1155 y que establecía textualmente:

"Habiéndose resuelto el ingreso a la Escuela de Aviación de los siguientes Oficiales: Capitán José San Martín, Teniente 1º Ramón Arambillete, Tenientes 1os. Graduados Gregorio Alvarez Lezama, Pedro Mazzoni y Juan Manuel Boiso Lanza. Tenientes 2dos. Braulio E. Duarte y Juan A. Vertiz, Alféreces Enrique Prado y Cesareo L. Berisso y Alférez Graduado Santiago Guido, se dispone que dichos Oficiales se pongan a órdenes de Encargado del Campo de Aviación Militar, Capitán de Fragata Don José Carrasco y Galeano, debiendo continuar revistando en los cuerpos donde actualmente prestan servicios".

Es de señalar que el material de vuelo de que disponía dicha Escuela estaba representado por dos aviones: un biplano Farman y un monoplano Bleriot.

Esta Escuela no habría, sin embargo, de durar mucho tiempo, pues, vencido el contrato que el Estado cursara con Paillette, las exigencias de éste para renovarlo se consideraron en extremo onerosas, en razón de que exigía veinte mil pesos para completar la instrucción de los alumnos anotados.

Disuelto de este modo el referido centro de enseñanza cinco de los aspirantes a Pilotos Aviadores se hallaban en condiciones de obtener su brevet, lo que se vió fustrado por la causa antedicha.

Fué así que el primitivo núcleo de alumnos, cuando, en una segunda etapa se reanudaría la enseñanza aeronáutica

en el país, solo prosiguieron en los cursos pertinentes Juan M. Boiso Lanza y Cesáreo L. Berisso.

Para subsanar, mientras tanto, la falta en el país de una Escuela aeronáutica fueron enviados, en 1915, previo acuerdo con los respectivos Gobiernos y en carácter de becarios dos oficiales a la Argentina —el Teniente 2º Berisso y el Alférez Cristi— y dos a Chile: los Tenientes Juan M. Boiso Lanza y Adhemar Saenz Lacueva, de los que cabe expresar que fueron los primeros aviadores militares uruguayos, que de regreso al país estuvieron en condiciones de actuar como Instructores en la Escuela de Aviación Militar, que, se creara por Ley del 16 de noviembre de 1916.

Esta Escuela, que inicialmente debió desarrollar sus actividades en el campo de "Los Cerrillos" en que actuara el curso a cargo del francés Paillette se radicó, en cambio, en el que hoy puede considerarse histórico campo del Camino Mendoza, y que lleva el nombre insigne del malogrado Boiso Lanza, su primer Director.

LOS PRIMEROS PILOTOS MILITARES FORMADOS EN EL PAIS

El 18 de febrero de 1918 se rindieron, en dicha Escuela, los primeros exámenes, pasados exitosamente por los entonces Tenientes Salvador Gandolfo, Tydeo Larre y Alférez José Luis Ibarra.

A tales efectos se utilizó el avión Farman de que disponía la Escuela, y una panne del cual determinó que no pudiesen concluir ese día el examen práctico los Alféreces Alfonso Pérez Montero y Efrain González Conzi, que lo hicieron más tarde, así como los también Alféreces Alfredo R. Rinaldi, Nicolás Larroca, Alberto Demichelli y Coralio C. Lacosta.

Completando la breve reseña que ofrecemos, cabe recordar que en enero de 1928 se dictó una resolución ministerial autorizando el ingreso de civiles a los Cursos de Pilotaje de Tropa, así como, en 1934 se creó un escalafón especial para el arma aeronáutica.

A partir de 1930 se hizo evidente que la Escuela así constituída no llenaba las exigencias indispensables, en razón, principalmente, de que se trataba tan solo de un Instituto de formación de pilotos militares, no teniendo el carácter de cuerpo.

Los pilotos brevetados volvían en efecto a sus unidades de origen.

CREACION DE LA AERONAUTICA MILITAR

Por iniciativa así del entonces Tte. Cnel. Esteban Cristi y en base a las consideraciones derivadas de lo expuesto, se fué a la creación de la Aeronáutica Militar.

La Ley Presupuestal del 31 de diciembre de 1935 dió origen real al nacimiento de la Aviación Militar como organización autónoma, si bien se la mantuvo bajo el título de Aeronáutica Militar bajo la dependencia del Estado Mayor General del Ejército, por el referido precepto legal se crearon los siguientes organismos:

Dirección General de la Aeronáutica Militar, —Escuela Militar de Aeronáutica—, Dirección General de Talleres Almacenes Generales y Servicios y Bases Aeronáuticas Nos. 1 y 2.

Su primer Director General fué el propio Jefe nombrado.

A los organismos expresamente determinados por el texto legal se agregaron: Grupo de Aviación Nº 3 (Bombardeo); Grupo de Aviación Nº 2 (Caza); y Grupo de Aviación Nº 4 (Transporte) y Escuela Técnica Aeronáutica.

Para terminar esta síntesis recordaremos que se sucedieron en el Comando de la Aeronáutica Militar con posterioridad a su fundador y primer Director los señores General Julio A. Roletti, General Tydeo Larre Borges, General Oscar D. Gestido, Coronel Glauco Larre Borges, General Cesareo L. Berisso, Brigadier Oscar M. Sánchez, y General Medardo R. Farías, hace poco fallecido. También actuó por algún tiempo en carácter de Director Interino el actual Brigadier Mariano Rios Gianola.

SE CREA LA FUERZA AEREA

Por último, advirtiendo la conveniencia de transformar en Arma autónoma a la Aeronáutica Militar, el Poder Ejecutivo remitió, con fecha 2 de octubre de

El Futuro de la Aviación General

Del señor J. F. Víctor Lyford-Pike

Nos es muy grato acoger la interesante colaboración, cuyos conceptos esenciales compartimos, que ha escrito para nuestra Revista, el señor J. F. Víctor Lyford-Pike, distinguida figura de nuestros círculos aeronáuticos, caballero en la más amplia acepción del vocablo, que ha vinculado y continúa vinculando, en diversas formas, al fomento y progreso de la aviación nacional.

Respondiendo a una gentil invitación, tengo el gusto de escribir estas líneas para esta nueva publicación, asociándome así con ella y deseándole el mayor de los éxitos.

Indudablemente, viene a llenar una necesidad y no dudamos que será muy bien recibida por todos aquéllos vinculados a la Aviación en nuestro país.

Quizás, los que esto lean c_ean que ha habido una equivocación al formular el título, pues si bien en nuestro país se habla de Aviación en General, no creo que aun se haya popularizado el concepto de lo que hoy día en los EE. UU. se llama Aviación General.

En efecto, mientras que el término de Aviación en General abarca sin duda todo lo relacionado al vuelo mecánico, la Aviación General se entiende por la totalidad de la actividad aeronáutica civil, excepto el vuelo de aerolíneas comerciales; se sobreentiende que excluye todo lo relacionado a la aviación militar. Incluye la aviación que se hace vinvulada a los negocios, la aviación de placer conectada en parte con los mismos, la aviación comercial privada tal como servicio de taxis y de la instrucción y entrenamiento.

Catalogando la Aviación de esta manera, podemos ver que en realidad, dentro de la clasificación enunciada, se encuentra la Aviación que interesa a la inmensa mayoría de los pilotos civiles y alrededor de la cual se está desarrollando cada día más una sólida y vigorosa actividad industrial.

En nuestro país, como en muchísimos otros, y aunque parezca raro en los propios EE. UU. también se tiene un concepto totalmente falso de la Aviación General. Se piensa que agrupa personas que, como me decía hace pocos días un alto funcionario del Estado, "tienen avión para ir a tomar el té a Punta del Este".

Se confunde también esta aviación con la llamada Aviación Deportiva, concepto que a mi juicio también es completamente erróneo. Si en alguna etapa de su evolución pudo considerarse a la Aviación como un deporte, pienso que dicha etapa ha sido ya ampliamente superada. El avión civil privado ha llegado a ser hoy un elemento prácticamente indispensable en la evolución y desarrollo económico de muchos países.

Aclarado lo que queremos decir por Aviación General, es fácil ver que el futuro encierra las posibilidades de un desarrollo formidable. Para que ésto se aplique en los países de nuestra América Latina, será fundamental que las Autoridades que en los respectivos países controlan la faz económica, brinden las máximas posibiiidades a la importación de aviones, ya sean como unidades armadas o en partes para ser montadas en los respectivos países.

Las ventajas que brinda la Aviación General se hacen mayormente notorias en países de grandes extensiones y donde existen dificultades considerables para el traslado y transporte por vía terrestre. No creo necesario ampliar este aspecto, pues el recuerdo de lo que se pudo hacer acá en nuestro Uruguay el año pasado durante la época de las inundaciones y lo que se está haciendo actualmente en Chile, es una muestra fehaciente de dicha afirmación.

Para dar una idea del volumen que va tomando este tipo de Aviación en un país donde se da gran valor al tiempo personal, donde los vendedores de aviones venden precisamente tiempo, más tiempo para la actividad comercial, más tiempo para el descanso, más tiempo para estar con la familia, etc., diré que en los EE. UU. los aviones del tipo que nos interesa están transportando mayor número de personas que los aviones de líneas comerciales. En efecto, la Aviación General transportó en el año 1959 el 57 por ciento de todas las personas transportadas en los EE. UU. por aviones civiles.

De un total de unos 104.000 aviones que forman la flota de aviación civil, sólo el 1.8 % son aviones de líneas aéreas y hasta en lo que aviones de multimotores se refiere, la Aviación General sobrepasó las líneas aéreas al contar con un 77 % comprados con 17.3 % para aquéllas.

En cuanto a la actividad industrial, en 1959 las fábricas Beechcraft, Cessna, Piper, Champion, Mooney, Aero Design, etc., fabricaron y entregaron 7689 aviones nuevos por el valor de 170 millones de dólares. Este volumen significaba un aumento de unos 43 millones sobre el total de 1958 y aproximadamente 6 veces el valor de venta de las 3386 unidades que se produjeron en 1950.

Este tema indudablemente da para escribir muchísimo, pero no queriendo aburrir, terminaremos diciendo que si bien la década de los 1950 se podrá considerar como la etapa del "decolaje" o "despegue", el futuro de 1960 en adelante sin duda será de firme y sólida "trepada" para la Aviación General.

Esperamos que en nuestro país las autoridades pertinentes comprendan el enorme valor de esta Aviación y como, con su concurso, se puedan dar grandes pasos hacia adelante en lo que al progreso y mejoramiento de la economía nacional se refiere.

Montevideo, 8 de junio de 1960.—

SECCIÓN AVIACIÓN NAVAL

Pasado y Presente de esta Prestigiosa Rama Aeronáutica

Nuestra meritoria Aviación Naval contará, asimismo, en estas páginas, con una Sección dedicada a registrar las referencias e informaciones de interés general, vinculadas a sus actividades. A modo de proemio, ofrecemos, en este primer número, un documentado retrospecto histórico sobre esa rama de la aviación y la fuerza naval del país, que, en consonancia con su brillante ejecutoria, un vasto y promisorio porvenir le está reservado.

Corría el año 1912. El entonces Alférez de Navío A. Frigerio realizaba vuelos para obtener el título de Piloto en Italia. Al regresar al país, se aboca a comunicar su entusiasmo a las autoridades nacionales para fomentar el desarrollo y la utilización militar del avión. Culmina sus esfuerzos en el año 1925, con la creación del Servicio de Aeronáutica de la Armada Nacional, de la cual fué su primer Jefe.

—INICIACION DE LOS CURSOS Y PRIMER MATERIAL

En el año 1926, se destinan, para realizar Cursos de pilotaje, en la Escuela Militar de Aeronáutica, a cinco Guardia Marinas.

En 1928 otros tres Guardia Marinas realizan Cursos de Piloto Aviador Militar, entre ellos, el malogrado Carlos A. Curbelo.

En 1930 la Aviación Naval recibe el primer material de vuelo: tres botes voladores CANT de fabricación italiana. Dos de estas máquinas eran gemelas —CANT 18—, otra de mayor tamaño, el CANT 21. Los dos tipos, hidros de cascos biplanos y monomotores, los dos primeros propulsados por motor ASSO 200 de 250HP y el último por ASSO 500 de 520 HP. Aparato de reconocimiento con una velocidad máxima de 195 KH., de techo práctico 5.500 metros y tres horas de autonomía.

—LOS PRIMEROS MARTIRES

Con ellos la Aviación Naval tiene que sufrir su primer accidente aéreo pagando con sus vidas dos pioneros de la Aviación Naval, los Guardia Marinas Mario Botto y Clemente Pradinez.

—INSTALACIONES PRECARIAS

Esos aviones presentaron, por primera vez, el problema de encontrar un lugar que sirviera de apoyo para su operación. Una base precaria se estableció primero, en la Base de Santa Lucía, con carpas de lona como únicas instalaciones. Luego se pasó a la Teja, al predio que ocupa actualmente la refinería de Ancap. Siempre en forma precaria, mientras tanto, el mismo año reciben el título de Piloto de hidroaviones, en España, dos Alféreces de Navío.

—EN LA ISLA LIBERTAD

Es recién en 1932 que se logra conquistar, merced al esfuerzo de los hombres que constituían el pequeño núcleo inicial, que se dicta una resolución gubernativa por la que se radica la Aviación Naval en la Isla Libertad.

Decía, en efecto, en su parte dispositiva el Decreto del Consejo N. de Administración, de 23 de agosto de dicho año:

"Atento a lo informado por la Dirección General de Aduanas, la Dirección "de Impuestos Internos y la Administración Nacional del Puerto de Montevideo, "el Consejo Nacional de Administración "resuelve: 1) autorizar al Ministerio de "Guerra y Marina para establecer en la "Isla Libertad el Servicio Aeronáutico de "la Armada e instalar la Base Aeronaval "y Aeropuerto. — 2) La Dirección General de Aduanas y la Administración Na"cional del Puerto de Montevideo, man"tendrán en dicha Isla los alcoholes y de"más inflamables, mientras no se habili"ten los depósitos de la Teja o se dispon-

"gan de otros locales más apropiados pa-"ra ese fin. — 3) Comuníquese a quienes "corresponda a los efectos consiguientes, "publíquese. — Y firmaban: el Presiden-"te, Ing. Juan P. Fabini; el Ministro de "Hacienda, Dr. E. Acevedo Alvarez, y el "Secretario, Sr. Manuel B. Rodríguez."

—CREACION DE UNA COMISION TECNICA

El 14 de julio del año 1934 se crea una Comisión técnica, a los efectos de estudiar un ante-proyecto para la construcción de la Base Aeronaval en la Isla Libertad, integrada por los Sres. J. Supervielle, Dr. Alejandro Gallinal, Dr. José Irureta Goyena e Ing. Luis Andreoni. Dicha Comisión se aboca al estudio pertinente, asesorada por el entonces Capitán Frigerio e Ing. Francisco Iglesias Hijes, funcionario técnico este último, de la Dirección del Puerto. Se hacen gestiones para obtener la colaboración del Banco República, Ancap, Frigorífico Nacional, Dirección de Correos, y Banco de Seguros, ya que, a juicio de la Comisión, se necesitan por lo menos $ 85.000.00 para señalamiento e iluminación. Gestiones posteriores, realizadas por la Inspección de Marina, dieron por resultado el decreto de 20 de diciembre de 1934, por el cual se destinaba la cantidad de $ 20.000.00 para dichas obras.

—COLABORACION DE LA ADMINISTRACION N. DE PUERTOS

El 11 de febrero de 1938, el Poder Ejecutivo autoriza a la Administración Nacional de Puertos para colaborar, con la instalación de cables de energía eléctrica y de teléfonos, a partir del muelle oficial del Cerro. Esa obra se inaugura públicamente el 11 de junio de 1938, finalizando a la vez su cometido la Comisión financiera creada por decreto de 14 de julio de 1934.

—NUEVOS PILOTOS

En los años 1939 y 1940, realizan cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica, seis nuevos Guardia Marinas y, en el año 1941, reciben su título de Piloto Naval en la Argentina, dos Tenientes de Navío.

En 1942 dos Alféreces de Navío reciben igual título en la Argentina, logrando dos Guardia Marinas el título de Ingenieros, Aeronáuticos. Mientras, en la Escuela Militar de Aeronáutica, se gradúan como aviadores, otros tres Guardia Marinas.

—NUEVO MATERIAL: LOS SIKORSKY

En el mismo año, la Aviación Naval recibe un segundo aporte de material de vuelo: seis hidros SIKORSKY OS2U (KING FISHER), con los cuales los integrantes de la Aviación Naval se ven abocados por primera vez al problema de los FLAPS y hélice de paso variable y velocidad constante, así como también los equipos de comunicación electrónicos. Esos aviones estaban equipados con motor PRATT AND WHITNEY de 450 HP con una velocidad de 25 nudos en crucero normal y 120 en crucero máximo. Llevaban una ametralladora sincronizada, con la hélice y otra móvil en la cabina trasera y podían transportar bombas bajo las alas, haciéndolos útiles para la lucha antisubmarina. Fueron de gran utilidad para la vigilancia y patrulla armada de nuestras vías de comunicación marítimas a lo largo del litoral Este, habiendo cumplido cientos de misiones de esa índole durante la última guerra.

—SE RENUEVA EL EQUIPO DE VUELO

Un nuevo aporte de material se recibe en el año 1943, con la llegada de tres FAIRCHILD PT /23 de entrenamiento primario y un GRUMAN WIDGEON J4F. Los primeros constituyeron sin lugar a dudas una gran adquisición, siendo proverbial su robustez y nobleza sobre todo para el aprendizaje. En ello se formaron casi todos los actuales aviadores navales y todavía siguen en actividad. Equipados primitivamente con motores Continental de 220 HP Radiales, con 95 millas de crucero normal y 115 crucero máximo, fueron posteriormente dotados de motores Ranger lineales de 180 HP. En cuanto al Gruman, un avión anfibio Bimotor, equipado con dos motores Ranger de 200 HP, tiene capacidad para cinco personas y un buen compartimiento de carga. Sus hélices de paso fijo, fueron sustituídas por otra de paso variable que, mejorando su performance, lo hizo aún más útil, siendo objeto, en la actualidad, de una reco-

rrida mayor, para ponerlo nuevamente en Servicio.

En el año 1943, uno de los oficiales de este Servicio, obtiene su título de aviador naval en Estados Unidos, enviándose para efectuar el curso en dicho país a otros 4 de sus integrantes e ingresando en la Escuela Militar de la Aeronáutica otros cinco aspirantes a pilotos.

En este punto, es de señalar que la necesidad de cumplir misiones de patrullaje, derivadas de compromisos internacionales, planteó la conveniencia de contar con otra Base.

—LA BASE DE LAGUNA DEL SAUCE

Fue así que, con la cooperación de la Comisión N. de Aeropuertos, se consideró la posible radicación de ese esencial punto de apoyo para la Aviación Naval en lo que podría llamarse la zona lacustre del Este del país.

Atendiendo a un planteamiento que se hiciera a la sazón en el Senado de la República, fue estudiado, como posible emplazamiento, la Laguna Negra en el Departamento de Rocha.

Debe señalarse que también se tuvo presente el elemental principio estratégico, que hace aconsejable la dispersión de las instalaciones militares.

Los estudios realizados y las consideraciones del orden antedicho mostraron como especialmente indicado el emplazamiento de la actual Base de Laguna del Sauce, que presentaba, a la vez, la ventaja de ser aparente para servir de asiento a una Escuela propia de Pilotos Navales, —que hasta entonces, según se ha visto, se formaban en el Instituto de esa índole de la Aeronáutica Militar—, de estar ubicada a mitad de camino de las fronteras marítimas de la República y de contar con un fondeadero para hidros de singulares condiciones naturales.

El plan se completó, o se halla en vías de completarse, con las siguientes realizaciones: Laguna del Sauce, como Base Principal, con Escuela e hidroaeropuerto de tránsito; otras dos bases de operaciones en Laguna Negra y La Paloma, sin perjuicio de mantener el antiguo apostadero de la Isla Libertad, atendiendo a su ubicación y a las instalaciones de que se halla dotado.

Fue el 10 de setiembre de 1947, que se dió posesión definitiva, en una solemne ceremonia, de la Base de Laguna del Sauce. a la Armada Nacional, para uso de su órgano dependiente: la Aviación Naval.

NUEVOS PILOTOS Y AMPLIACION DEL MATERIAL

Al inaugurarse la Base de Laguna del Sauce, a la que se puso el nombre del malogrado Capitán Carlos A. Curbelo —fallecido en acto de servicio— la rama aeronáutica de la marina contaba con un apreciable plantel de nuevos pilotos, algunos de los cuales, después de su aprendizaje primario en los "Fairchild", completaron su capacitación en diversos institutos norteamericanos.

Un aporte considerable de material recibe la Aviación Naval en setiembre de 1949, al llegar, procedentes de los Estados Unidos, diez aviones torpederos "Gruman TBM", a los que se suman, en abril del año siguiente, otros seis aparatos de ese mismo tipo y tres SNJ.

Esto permite que, en pleno funcionamiento la Escuela Aeronaval de Laguna del Sauce, egresan de ella, en 1950, con el título de Piloto Aviador Naval, seis Guardia Marinas.

Mientras tanto, el material de vuelo sigue en aumento, merced, primero, a la transferencia de un "Fairchild" de la Fuerza Aérea y la recepción, el 22 de abril de 1952, de diez aparatos "Gruman F6F Hellcat", el avión escolta ideal para los TBM.

Mientras continúan, en la misma Base, los cursos de formación de pilotos, el 24 de febrero de 1953, la Aviación Naval recibe las unidades de mayor desplazamiento con que cuenta. Nos referimos a los tres bimotores PBM Martin "Mariner", a los que se suma el 2 de mayo del mismo año, dos helicópteros BELL 47G, que fueron inicialmente operados por dos oficiales, especialmente comisionados a los Estados Unidos, para perfeccionarse en esa especialidad.

LOS ACTUALES COMANDOS

Al iniciarse el año en curso, la Aviación Naval se halla aplicada al cumplimiento de una labor silenciosa, pero efectiva y fecunda, orientada hacia la lucha antisubmarina, en estrecha cooperación con las unidades de superficie de la Armada Nacional, a la que pertenece y a la que honra.

Su acción se ajusta, bajo todo aspecto —al igual, sin duda, que los demás órganos de la Defensa Nacional—, al mandato cardinal de los forjadores de nuestra nacionalidad, identificado con los principios de libertad y disfrute pacífico del régimen democrático, de que el país puede justamente envanecerse.

No deseamos cerrar esta reseña sin puntualizar que la Aviación Naval, ajustada su labor trascendente, a las directivas trazadas por los dignos jefes, que estuvieran sucesivamente en la Dirección, desde el fundador, el actual Contralmirante (R.) Atilio H. Frigerio, el malogrado Capitán Carlos A. Curbelo, el Contralmirante (R.) Horacio Bogarín, el Capitán de Navío Omar F. Aguirre, hace poco promovido al cargo de Jefe General de Servicios, hasta su actual Director, el Capitán de Navío Miguel A. Cabrera, formado en la misma tradición de su noble arma y ceñido, fielmente, a las normas de disciplina, de abnegación, de ética profesional, funcional y ciudadana, que integra, a través del derrotero rectilíneo de los prestigiosos marinos que se han sucedido en su Comando, el mejor acervo de la Aviación Naval.

NUEVO SERVICIO COLONIA - BUENOS AIRES

En referencia a la autorización a que se alude en el epígrafe, transcribimos la resolución Nº 26298, expedida por el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Defensa Nacional, con fecha 3 de Mayo ppdo.:

"Visto: la solicitud formulada por la empresa de aeronavegación argentina " Austral Compañía Argentina de Transportes Aéreos S. A. Comercial Indus- " trial en el sentido de que se la autorice a establecer y explotar un servicio " aéreo de pasajeros, correo y carga entre Buenos Aires (República Argentina) " y Colonia (República Oriental del Uruguay), con una frecuencia de hasta cua- " tro vuelos redondos diarios. Considerando: que no existen inconvenientes de " índole legal ni reglamentaria, para que se acceda a lo solicitado, y sí, positivo " interés en incrementar las relaciones aeronáuticas entre los dos países del Pla- " ta. Atento: a los informes favorables de la Dirección de Aeronáutica Civil, En- " te Autónomo Pluna y Abogado del Ministerio de Defensa Nacional. El Con- " sejo Nacional de Gobierno, resuelve: 1º Autorízase a la empresa "Austral " Compañía Argentina de Transportes Aéreos S. A. Comercial e Industrial" a " establecer y explotar un servicio aéreo de transporte de pasajeros, correo y " carga, entre Buenos Aires (República Argentina) y Colonia (República Orien- " tal del Uruguay) con una frecuencia de hasta cuatro vuelos redondos diarios. " 2º La presente autorización queda supeditada en cuanto a su vigencia, al "permiso que debe acordar el Gobierno de la República Argentina. 3º La auto- " rización establecida por esta resolución se concede en forma precaria y re- " vocable en cualquier momento, sin derecho a reclamación de ninguna especie. " 4º Esta autorización no puede ser cedida; solamente puede transferirse pre- " via autorización del Poder Ejecutivo. Iguales exigencias regirán para los ca- " sos de cesión de los servicios en usufructo en arrendamiento o de fundirse, " parcial o totalmente, su administración con los de otra empresa. 5º La com- " pañía peticionante se sujetará a todas las disposiciones legales reglamenta- " rias y que se dicten en el futuro y las disposiciones convencionales de ca- " rácter internacional de que nuestro país sea parte. 6º La empresa "Austral " Compañía Argentina de Transportes Aéreos S. A. Comercial e Industrial"

EL MENSAJE DE LOS TULIPANES

Sobre la áspera y dilatada gleba de las superficies ganadas al mar, a los pantanos cenagosos y a las multiplicadas extensiones lacustres, que se cubrieran, poco antes, con el trémulo tapiz de unas hojas, alargadas como verdes cuchillos, blandidos por el viento, surge el perfecto milagro de las corolas.

Parecen de nácar y de carne y es tal la armonía de su forma, que podría creérselas, más que regalo de la tierra, fruto acendrado y paciente de un artista inspirado.

Sus colores son rotundos, plenamente logrados. Abarcan, sobre todo —se diría con intención heráldica— la gama del rojo y del gualda; los mismos de la Casa de Orange, la democrática monarquía que rige, ejemplarmente, los destinos de una de las naciones más industriosas y más sanas —de cuerpo y espíritu— que se conocen en el mundo.

Es una apotéosis, un desborde florido, que hace posible que, de las tierras bajas rodeadas de diques, de la obra ciclópea de los "polders", logre Holanda en un alarde artístico, en una pausa plástica y poética de su afán productor, enviar hacia todos los rumbos de la gran rosa de los vientos, como un mensaje de paz y de belleza, la gracia jocunda de los tulipanes.

Mientras escribimos, un ramo de esas puras corolas de nácar palpitante, pone un destello irreal, obstinándose en vivir en el búcaro, en que han sido acomodadas con ternura.

Como no podía ser de otro modo, este bello mensaje nos ha llegado por las rutas del aire, convertido el avión de K.L.M. que las trajo, en una "corbeille" gigantesca.

Hace pocas horas, estas flores singulares agitaban sus campanitas de color al aire vigoroso de su tierra nativa, bajo la caricia solar, a cuyo conjuro brotaran. Ahora están aquí, sobre nuestra mesa, de este otro lado del océano, diciéndonos —éste, creemos, es su mensaje— de la hermandad universal, del trabajo compartido con la devoción por la belleza, que es capaz de confiar a las alas de las aeronaves la misión de llevar, por encima del mar, la más hermosa de las cargas.

"Je maintiendrai" — reza la divisa del Escudo holandés, que equivale a "sostener", a "ejercer la defensa".

Que tal voto se cumpla: que tal mensaje se mantenga. Que sea eficazmente defendido, no sólo por Holanda, sino por todos los pueblos del orbe, en forma de que la tierra, fecundada por el ardor conjugado del esfuerzo humano y de los elementos, pueda seguir brindando, puntualmente y sin tregua, como expresión de hermandad y de paz, como testimonio de esperanza, el amable y florido milagro. Y que los aviones, cuando cambien sus cargas habituales, sólo sea para transportar por los caminos del espacio, hacia todos los confines del mundo, flores como éstas.

J.M.P.

Viene de la pág. anterior.

"llenará ante la Dirección de Aeronáutica Civil, dentro del plazo establecido "en el artículo 7º todos los requisitos de práctica. 7º La empresa mencionada "deberá iniciar sus servicios dentro de un plazo máximo de seis meses. 8º Que "se comunique, publique y pase a la División Central, para que disponga, que "el Departamento General de Archivo, desglose la carpeta adjunta, cumplido "vuelva a la Dirección de Aeronáutica Civil, para que previa reposición, no- "tifique a los interesados, de la presente resolución y vuelva al Ministerio de "Defensa Nacional. Por el Consejo: NARDONE. General Cipriano Olivera. "Manuel Sánchez Morales."

Curso Teórico para Pilotos Civiles

(De acuerdo a los programas vigentes de la Dirección de Aeronáutica Civil)

Por el Piloto Comercial RAUL TORY

REGLAMENTACIONES GENERALES PARA LA OPERACION DE AERONAVES, PARA LA OBTENCION DEL BREVET "A".

Las disposiciones vigentes en materia de tránsito aéreo, determinan que salvo casos especiales y de acuerdo a eventuales resoluciones de la Dirección de Aeronáutica Civil, los aviones no podrán sobrevolar las zonas rurales del territorio nacional, a menos de quinientos metros de altura. siendo este límite elevado a ochocientos metros para el caso de ciudades o núcleos urbanos, salvo si se trata de multimotores, que podrán sobrevolarlos a quinientos metros. Para el caso de los hidroaviones o anfibios, que en caso de emergencia puedan efectuar un amerizaje forzoso en condiciones de seguridad, éstos están autorizados a sobrevolar extensiones de agua a doscientos metros de altura mínima. Las reglamentaciones en vigor agregan que las aeronaves civiles, a excepción de las que estén autorizadas por el organismo oficial, no podrán elevarse a más de 3.500 metros. Cuandos dos o más aeronaves se encuentren en vuelo tendrán preferencia los multimotores sobre los aparatos de instrucción o turismo, y las naves sanitarias sobre todas las demás. Naturalmente escapa a esta regla el avión en emergencia, que gozará de preferencia total en el tráfico aéreo. Si dos aviones se encuentran de frente volando en direcciones opuestas, ambos deberán realizar un viraje a la derecha, teniendo en cuenta que el cruce se deberá efectuar a más de doscientos metros de distancia. En ningún caso un avión podrá apartarse de la trayectoria de otro por medio de un descenso o ascenso, sino conservando su nivel de vuelo pero procediendo como lo hemos indicado. Para el caso de dos aviones cuyas trayectorias se crucen perpendicularmente, el avión que vea al otro aparato a su derecha, también deberá evitarlo efectuando un viraje a estribor (1). Asimismo, todo avión que vuele bajo una capa de nubes, deberá permanecer a más de 150 metros debajo de ella. De esta forma se evitará el peligro de colisión con un aparato que venga perforando por instrumentos el manto nuboso.

EL RECTANGULO DE TRANSITO. — Así se llama el circuito imaginario que deben describir las aeronaves en sus operaciones inmediatas al despegue y aterrizaje. Es así que al enfrentar al viento y despegar, el avión deberá elevarse de acuerdo con su poder ascensional, hasta que se encuentre a una altura de cien metros y a una distancia horizontal mayor de quinientos a partir de la pista que acaba de abandonar. En ese momento, y siempre ascendiendo, deberá realizar un viraje de 90º a la izquierda, hasta obtener doscientos metros de altura. Si el aparato se va a alejar del aeródromo, podrá en ese momentos separarse del circuito de tráfico, por medio de un viraje de 45º a la derecha. Pero si en cambio desea volver a aterrizar, mantendrá los doscientos metros de altura, y por medio de otro viraje de 90º a la izquierda, entrará en la llamada recta inicial, con viento de cola, y describiendo una trayectoria paralela a la pista. (En este momento el avión también está autorizado a abandonar el tráfico por medio de un viraje de 45º a la derecha cuando el aparato está más o menos en la mitad de la recta mencionada). Oportunamente —y esto lo comprobará el aspirante en sus clases prácticas—, el avión en tráfico realizará un tercer viraje de 90º a la izquierda, y estará entonces volando, siempre a doscientos metros de altura,

---

(1) Se llama estribor a la derecha del avión. La izquierda babor.

SECCION DERECHO AEREO

A cargo del Prof. MANUEL A. VIEIRA

La Sección Derecho Aéreo de AERONAVEGACION se hallará a cargo de un ilustrado y distinguido integrante del cuadro docente de la Facultad de Derecho de Montevideo, el profesor Manuel A. Vieira.

Profesor adjunto de Derecho Internacional Público y Privado, el Dr. Vieira ha consagrado, asimismo, atención preferente al Derecho Aéreo, con la profundidad doctrinaria y conceptual que la especialización exige.

Ha sido atendiendo a tal circunstancia y reconociendo sus títulos, que hemos pedido al profesor Vieira se sirviera tomar a su cargo esta Sección, a lo que ha accedido, abrigando de nuestra parte, el convencimiento de hallarnos, en razón de ello, en condiciones de ofrecer a nuestros lectores enfoques sobre temas de Derecho Aéreo, basados en una sólida capacitación jurídica e investidos de real autoridad y de la solvencia técnica indispensable.

El Derecho Aeronáutico en América

Desde los comienzos de la aviación, los países que integraban la Unión Panamericana captaron la importancia del nuevo medio de transporte y dirigieron sus estudios a su perfeccionamiento jurídico y técnico.

Así vemos que, durante la primera guerra mundial, se reunieron en una conferencia en Santiago de Chile, en el año 1916, en el curso de la cual se recomendó a las repúblicas americanas uniformar sus legislaciones aéreas, redactando al efecto un Código Aéreo Internacional.

En 1923, durante la realización de la

---

sobre la llamada recta básica. Al enfrentar la pista en trayectoria perpendicular a ésta, el avión realizará un último viraje con el mismo ángulo, y comenzará su descenso a la pista en que aterrizará. Este último lado del imaginario circuito de tráfico, tiene el nombre de recta final. Un avión que se aproxima al aerodromo con intención de aterrizar en él, luego de comprobar la dirección del viento o la pista en uso, podrá penetrar al circuito de tráfico en su recta inicial por medio de un viraje de 45º a la derecha. En las maniobras de aterrizaje y despegue, si la pista es ancha y no hay control radioléctrico tierra - aire, los aviones deberán decolar a la izquierda del eje de aquélla y aterrizar a la derecha. Salvo vuelos en formación, los despegues no se podrán realizar a menos que los aparatos conserven entre sí una distancia superior a los cien metros. Es preciso por razones de prudencia, utilizar la pista en toda su extensión, ya sea al despegar o aterrizar, y está prohibido deslizar si no es en maniobras de instrucción.

LOS LIBROS DE A BORDO. — Todo avión, de acuerdo a las disposiciones de la Dirección de Aeronáutica, deberá llevar a bordo los siguientes documentos: Certificado de navegabilidad, válido como máximo por un año, y que se fijará en algún lugar visible del interior del aparato. Certificado de Limitaciones de Operación, Certificado de Matrícula, Libro de Aeronave, y libro de motor. En estos dos últimos, deberá constar todas las reparaciones, inspecciones, modificaciones o reemplazos que se efectúen en la nave y su grupo motopropulsor. Los aviones de línea deberán llevar también, además de los mencionados, un libro de ruta (si realizan vuelos internacionales), y un libro de señales.

Quinta conferencia panamericana, en Santiago de Chile, se resolvió establecer con el nombre de Comisión Interamericana de Aviación Comercial, una comisión técnica interamericana para estudiar la política, las leyes y los reglamentos relativos a la aviación comercial, la cual se compondría de no más de tres delegados de cada Estado miembro de la Unión Panamericana, a reunirse en la fecha y lugar que determinase la Junta Directiva de la Unión Panamericana. Esta Comisión proyectaría leyes y reglamentos, cuya adopción se recomendaría a los Estados americanos con respecto a la aviación comercial, la determinación de rutas aéreas y el establecimiento de procedimientos aduaneros para la aviación y la definición de lugares adecuados para aterrizaje, etc. Esta Comisión trabajó con seriedad y fruto. De ello resultó una Convención sobre Aviación Comercial, ratificada por once países. (El Uruguay sólo ha sido signatario de ella). En la Octava Conferencia Panamericana de Lima (1938) por la resolución LIV se recomendó a los Estados la ratificación de tal Convención.

En la VII Conferencia Panamericana reunida en Montevideo se recomendó el estudio, por una Comisión de peritos, de los medios necesarios para acelerar aún más la aviación interamericana, mediante el establecimiento de una línea continua de estaciones radiográficas, faros y aeródromos, a lo largo de las vías actuales y otras que se juzgaren convenientes. A consecuencia de ello, se celebró la Primera Conferencia Técnica Interamericana de aviación en Lima, durante el año 1937, con participación de doce naciones, recomendando su Acta Final la creación de una Comisión Permanente Americana, encargada de unificar y codificar el derecho aeronáutico internacional público y privado, de coordinar y desarrollar los mutuos intereses en materia técnica, etc. Entre las resoluciones adoptadas, merece citarse el acuerdo sobre la creación de cátedras especiales de Derecho Aeronáutico en las Facultades o Institutos respectivos de las Universidades nacionales; el acuerdo sobre varias medidas, a adoptarse para facilitar el comercio aéreo internacional, sobre el turismo aéreo, organización de servicios aéreos de asistencia médica, sobre la conveniencia de crear una Federación Americana Aeronáutica Civil, con sede en México, etc.

Consecuencia de estas recomendaciones resultó la reunión en Montevideo, durante el año 1939, de la Primera Conferencia Panamericana de Aviación Sanitaria, durante la cual se efectuaron una serie de recomendaciones sobre esta materia.

En la precitada Conferencia Técnica se recomendó también la creación de Comisiones Nacionales Aeronáuticas, para efectuar estudios en materia de derecho y cuestiones aeronáuticas, a efecto de que la Comisión Aeronáutica Permanente elaborase proyectos de convenciones.

También en la conferencia Panamericana de Montevideo se recomendó por Resolución LXVI, la celebración de una Conferencia de orden comercial, con el objeto de tratar las facilidades portuarias para la entrada, salida, carga y descarga de buques y aeronaves... mejora de comunicaciones... aéreas, etc., etc. Esta Conferencia se reunió en la ciudad de Buenos Aires en 1935, habiéndose adoptado, entre ellas, una Convención sobre tránsito de aviones, cuya pronta ratificación fué recomendada en la Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz de Buenos Aires en 1936. (El Uruguay ratificó esta Convención). En la citada conferencia de Buenos Aires se recomendó el estudio y puesta en práctica de las medidas tendientes a determinar el abaratamiento del transporte aéreo y la simplificación de las actuales medidas administrativas.

La influencia de la guerra determinó que en la Tercera Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores, realizada en Río de Janeiro (1941) se recomendase la intensificación del comercio entre las naciones americanas y, en particular, la aeronavegación y la adopción de medidas para la limitación a los ciudadanos y empresas nacionales de aquéllos, a fin de evitar infiltraciones extrañas al ideario proclamado en la Decla-

ración de Lima. Aparte de estos esfuerzos e iniciativas se encuentran otras, de variado alcance, como la Recomendación de 1928 para la redacción de las bases de una Convención Panamericana en materia de estadísticas de comunicaciones aéreas, un proyecto de Convención, relacionado con los delitos abordo de aeronaves y el estudio de las reglas de Varsovia.

Dentro del campo del derecho internacional privado, el código de Bustamante, aprobado en la Convención de La Habana, incluye disposiciones relacionadas con el régimen jurídico de las aeronaves.

Caracas y Bogotá representan un serio retroceso en materia de aeronavegación, pues en las reuniones panamericanas en ellas celebradas, nada se ha tratado sobre este punto.

La reacción se impone y tanto los Estados integrantes de la O.E.A., como los organismos competentes, deben procurarse que se retome la senda anterior, propiciando el estudio de las cuestiones jurídicas, económicas, políticas y técnicas, originadas por la utilización de las aeronaves.

Los principios jurídicos consagrados en textos positivos y recomendaciones han sido superados, cuando no contradichos, por las grandes Convenciones internacionales y los modernos estudios doctrinarios. El continente americano debe reelaborar sus viejos principios, para su adaptación al medio mundial y la superación en aquellas fases susceptibles de perfeccionamiento. Amplio es el campo de acción y quizá resultaría atrevida una improvisación sobre los temas susceptibles de reglamentación o codificación. Pese a ello nos atreveríamos a mencionar:

—Redacción de una nueva Convención sobre Aviación civil.

—Modificación y adaptación al medio Panamericano de las grandes Convenciones internacionales de Varsovia y Roma, con sus modificaciones.

—El Estatuto Jurídico de la Aeronave.

—Reglamentación de los poderes y facultades del comandante de la aeronave.

—Los delitos abordo de aeronaves y sus consecuencias.

—Revitalización de la Comisión Permanente Americana, a efectos de realizar la urgente codificación del Derecho Aeronáutico, en sus aspectos susceptibles de tal tarea.

La centralización y divulgación de la legislación de cada Estado americano, en materia de Derecho Aeronáutico, así como de los estudios doctrinarios y la jurisprudencia de los tribunales nacionales e internacionales en la materia, etc., etc.

La enunciación de los temas es la prueba de su variedad e importancia y es responsabilidad de todos y cada uno de los Estados americanos y de la propia O.E.A. y sus organismos, encarar, con la urgencia del caso, su estudio, para estar acordes con los esfuerzos mundiales en esta fundamental rama de la actividad humana.

En la Facultad de Derecho se prepara un Cursillo sobre Derecho Aéreo

La Comisión de Planificación de cursillos especiales para 1960 del Consejo de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, acordó, en fecha reciente, organizar un cursillo de Derecho Aéreo, con participación de un profesor argentino y varios profesores compatriotas.

Dicho cursillo abarcaría diez clases, habiéndose encomendado al Dr. Bauzá Araújo la presentación de un plan con los temas y distribución de las clases.

Según nuestros informes, participarán en dicho cursillo el especialista argentino, Dr. Agustín Rodríguez Jurado (h.), y, entre los profesionales uruguayos, los profesores Manuel A. Vieira, encargado de nuestra Sección de Derecho Aéreo, Rodolfo Mezzera Alvarez, Eduardo Jiménez de Aréchaga y Alvaro Bauzá Araújo.

En cuanto a la época del año en que se realizará dicho cursillo, cuyo interés consideramos innecesario encarecer, será fijada de común acuerdo con el profesor argentino, en consulta de sus posibilidades de traslado a nuestra Capital.

BIBLIOGRAFIA AERONAUTICA

"LA VICTORIA DE LAS ALAS". Por el Brigadier General Angel María Zuloaga.

* * *

Con generosa dedicatoria —que atribuye, para nosotros, a este ejemplar el sentido de un documento invalorable— hemos recibido la última edición del libro "La Victoria de las Alas", del que es autor el Brigadier General de la Fuerza Aérea Argentina, don Angel María Zuloaga.

Se trata de un texto ampliatorio, cuidadosamente impreso y encuadernado, de la edición inicial, que viera la luz en 1948, debiendo señalarse que esta nueva tirada se ha llevado a cabo, con expresa autorización de su autor, por iniciativa del Comando de Publicaciones, que en el vecino país edita la prestigiosa "Colección Aeronáutica Argentina".

Conforme lo expresa el propio Brigadier Zuloaga en el prefacio, "esta historia de la aviación argentina abarca la actividad aérea en sus tres conocidas manifestaciones y, por orden de aparición: civil, militar y naval".

Y agrega: "Hemos puesto todo nuestro empeño en comunicar al lector la emoción y verdad que en forma espontánea, fluyen de nuestra condición de actor o de testigo casi desde los mismos orígenes hasta el presente".

Pero, la obra a que nos referimos tiene un alcance mayor —con ser éste tan considerable— que el puramente historiográfico. Ya se sabe, que al margen de su condición de figura insigne, entre la brillante y heroica legión de los precursores de la aviación en el Río de la Plata, el Brigadier Zuloaga es un auténtico intelectual, un hombre de estudio, un humanista de singular cultura.

Esto es lo que explica que el relato, lleno de apasionante interés, que abarca las más de cuatrocientas páginas del libro sobre su extraordinario interés ilustrativo, trasciendan como lógica resultante del espíritu de su creador, otras calidades, en cierto modo extrínsecas, que dan a la obra que comentamos, un valor y una trascendencia, susceptibles de integrarlo en la buena literatura argentina.

Porque no aparece el autor de estas páginas, como un simple registrador de hechos. Es también un exégeta, singularmente autorizado, de su significación, de su trascendencia. Ello se advierte, cuando se comprueba que el Brigadier Zuloaga no se ha limitado a hacer la historia de la gloriosa aviación de su país y, por extensión, la del Río de la Plata, sino que, conectándola con la ejecutoria universal de ese gran esfuerzo del hombre, que es la conquista del espacio, hace también, admirablemente, la filosofía del hecho aeronáutico, como fenómeno social y, asimismo, como factor de las transformaciones, a veces imponderables, pero siempre profundas y efectivas del espíritu colectivo de nuestro tiempo.

En este concepto, "La Victoria de las Alas" es una obra capital, una de las mejores y más completas que se han escrito en lengua castellana.

No es de extrañar, pues, que recomendemos su lectura, no sólo a los cultores de la aviación, sino a cuantos se interesan por desentrañar, a favor del conocimiento, los resortes que mueven las dramáticas vicisitudes de la maravillosa aventura humana.

J. M. P.

"PAJAROS SIN ALAS". Por Luciano Rodríguez Rocha.

* * *

El estilo es el hombre. Y quienes hemos tenido ocasión —grata ocasión— de conocer personalmente a Rodríguez Rocha, sabemos que este libro está escrito a su imagen y semejanza.

Serio... "ma non troppo". Serio, en el fondo, se podría decir, pero, en el modo más bien eutrapélico. Serio, como para decir la verdad —muchas verdades

— pero, no lo bastante como para aburrir.

Todo lo contrario. "Pájaros sin alas" es un libro que se lee pensando y sonriendo. Que es lo que el autor sin duda quiso que ocurriese. Y lo que no pudo evitar, porque en razón del propio apotegma buffoniano —Buffon es el autor de todas las frases de padre desconocido— él mismo —Rodríguez Rocha— es así: un aviador que sabe su oficio, y por sobre ello, o además de ello, un filósofo, doblado de poeta y humorista. Lo que se dice un ejemplar simpático, cordial y fecundo.

Va sin decir que es un ejemplar fuera de serie. Ama la aviación, pero de él no podría decirse, como de los obsedidos por una pasión científica o intelectual cualquiera, "que tiene el corazón amputado, como el de los que sólo aman una cosa" (esta frase, como diría el propio Rodríguez Rocha, no es nuestra, aunque nada impediría que nos la atribuyéramos).

Y decir que su libro se hace leer, acaso sea poco, porque, tratándose de una obra sobre aviación o, mejor, en torno de ella, se hace leer por aquéllos a quienes el tema interesa de modo primordial y directo y por "tutti quanti" gustan de la buena lectura un poco, en virtud de lo que permitiera afirmar al viejo Terenzio:

"Soy hombre y nada humano me es ajeno".

Este, por lo demás, es el rasgo característico del libro a que nos referimos: es un libro humano. La mente del autor no ha abdicado en los altares un tanto desolados de la técnica, rudimentaria o no. Ha volado más alto que su propio avión. Porque ha volado también con el espíritu, que es la región en que se encuentran cuantos lo tienen, sean o no pilotos. De ahí, que la audiencia de Rodríguez Rocha —la de los lectores de su libro— sea potencialmente mucho más numerosa, que la del gremio formado por los "pájaros con alas" —queremos creer en una paradoja del título, cuando se las niega— que forman, con el autor, el esforzado gremio de los aviadores.

J. M. P.

Características del Cessna 172

Cessna Aircraft Company, ha introducido en su línea de aviones ligeros, nuevos representantes que elevan a nueve modelos civiles su elenco del aire. Pero ha perfeccionado también sus modelos ya conocidos. Entre ellos, el 172, que ahora nos ocupa, brinda un diez por ciento más de velocidad ascencional que su antecesor del año pasado, y un incremento de más de 11 kilómetros por hora en la velocidad de crucero. El Cessna 172, poseedor del récord mundial de permanencia en el aire, está impulsado por un motor continental de 145 caballos de máxima potencia, el tradicional e indestructible tren de aterrizaje Land-O-Matic, y como detalle aerodinámico, un empenaje revolucionario en forma de flecha. Se aumentó este año la superficie de los flaps, ahora para cuatro posiciones, lo que permite planeos más lentos en un ángulo mayor, y por consiguiente más cortos aterrizajes, y mayor facilidad para salvar obstáculos inmediatos a la pista. Detalles también destacables, son los neumáticos sin cámara, incluídos como equipo standard, y los carenados aerodinámicos, ya implantados como opción en la línea 182 y Skylane.

El Cessna 172 de 1960, pesa exactamente mil kilogramos bruto y desarrolla una velocidad máxima al nivel del mar, de 224 kilómetros por hora. Su crucero máximo recomendado, es de 210 kilómetros horarios, el 70 % de la potencia y a 2.430 metros de altura. Posee un alcance de 870 kilómetros volando al régimen antedicho, y una autonomía de 4,2 horas con 140 litros de carburante. Trepa casi cuatro metros por segundo al nivel del mar, y alcanza un techo de 4580 metros.

Su rendimiento en el aterrizaje y despegue es bueno. Salva un obstáculo de 15 metros en 415 metros, y sus ruedas abandonan la pista a los 236 metros. Su carrera de aterrizaje es de 206 metros, y de 340 con un obstáculo como el anterior. El grupo motopropulsor está constituído por el tradicional motor Continental, en este modelo el tipo 0-300-C, de 145 caballos a 2.700 revoluciones por minuto y una hélice de paso fijo McCauley. El Cessna 172 tiene este año una envergadura de 11 metros, por 8 metros de largo. Ha sido autorizado para operar con flotadores, por medio de una sencilla conversión. En este caso, se reduce apreciablemente su velocidad, que pasa a ser de poco más de 160 kilómetros por hora en el crucero, y se modifica substancialmente su rendimiento general. No obstante, estas modificaciones no difieren de lo usual, y el Cessna 172 también se comporta bien en el elemento acuático. El confort de su cabina para cuatro personas ya es norma de la fábrica, y este año ha sido complementado con algunas superaciones, ninguna de las cuales se aparta de una línea de excelente buen gusto. El precio de este modelo puesto en fábrica, sigue siendo el mismo de siempre, o sea, U$S 9.450. Es grato para nosotros, iniciar esta sección, analizaremos las ventajas y defectos de cada aparato, haciendo referencia a este tipo realmente innovador de la línea "Cessna 172" 1960.

Crédito con la Garantía de las Subvenciones

De conformidad con lo resuelto en la última Asamblea de Florida, a propuesta del delegado del Círculo Aerodeportivo Montevideo, señor Federico Weinberger, se realizaron gestiones ante el Banco de la República para establecer la posibilidad de que las Instituciones aerodeportivas obtuviesen créditos con la garantía de las subvenciones pendientes de pago e incluidas en el respectivo cuadro de distribuciones que en lo relacionado con el año último, se inserta separadamente en este mismo número.

El resultado de tal gestión corre sueltamente favorable, manifestándose por los funcionarios competentes del Banco de la República que la operación de referencia podrá hacerse sin inconveniente alguno, previa, como es lógico, la certificación correspondiente del crédito contra el Estado que cada Entidad interesada tenga por el concepto que se indica.

Nos complacemos, pues, en llevar esta información a conocimiento de las entidades que integran la Federación, las que podrán dirigirse a la Secretaría de la misma para obtener las referencias que estimen del caso recabar a efecto del eventual diligenciamiento de la operación indicada.

DEL TENIENTE CORONEL ATILIO BONELLI

CURSO DE NAVEGACION AEREA

En nuestro próximo número, nos proponemos iniciar la publicación de un curso sintético de navegación aérea, que especialmente para este órgano ha tenido la deferencia de preparar el Teniente Coronel Atilio Bonelli, profesor de la materia de la Escuela Militar de Aeronáutica.

No dudamos de que, atendiendo a la reconocida capacitación de ese distinguido jefe de nuestra Fuerza Aérea, que en la actualidad actúa como ayudante del señor Ministro de Defensa Nacional, así como al interés primordial de la materia, el curso de referencia habrá de merecer atención preferente de nuestros lectores.

ENTIDADES CIVILES DE AVIACION

EL XV ANIVERSARIO DEL CIRCULO AERO DEPORTIVO

El día 29 de Mayo fué celebrado el 15º aniversario de la fundación del Círculo Aerodeportivo Montevideo, mediante la celebración de diversidad de actos cumplidos, en su mayoría, en el aeródromo de Melilla y que alcanzaron especial lucimiento, conforme trascendiera a través de las informaciones periodísticas.

Correspondiendo a la invitación que le fuera cursada por los dirigentes de dicha institución, el Comité de FADU estuvo representado en los actos a que se alude por los señores Clemente Puig y Hodgar Salgado, habiéndose además acusado recibo a la nota respectiva en los siguientes términos:

"Montevideo, Mayo 28 de 1960. Señor Presidente del CIRCULO AERODE-"PORTIVO MONTEVIDEO, Don Clemente Pascale —**Presente**— Señor Presidente:

"Me es particularmente grato acusar recibo de la atenta comunicación, fe-"chada el día 22 del mes en curso, por intermedio de la cual Vd. se sirve invitar "a los Miembros del Comité Ejecutivo de esta Federación y al suscrito, a la cere-"monia de entrega de premios, que se llevará a cabo en el Aeródromo Angel S. "Adami el próximo domingo. De igual modo me complazco en hacer referencia "a su invitación para asistir a la Conferencia que el señor Juan Carlos Pedemonte "pronunciará en los primeros días de junio sobre el tema del Círculo y de la "Aviación. Puede el señor Presidente, así como los demás Miembros del Consejo "Directivo de esa prestigiosa Entidad tener la certidumbre que el suscrito titular "de la Presidencia de FADU se habría hecho un honor y un placer en corres-"ponder, en particular, a la invitación para asistir a las ceremonias de distribu-"ción de premios a que antes se alude, deplorando que el mal estado de su salud "contraríe sus mejores deseos en tal sentido. En su defecto, tendrán sin duda "especial complacencia en representar a esta Federación en dicho acto, otros "señores Miembros del Comité Ejecutivo de la misma. Aprovecho la oportunidad, "mientras tanto, para adelantar a Vd., y por su digno intermedio a todos los "componentes del Círculo Aerodeportivo Montevideo, el testimonio de las más "efusivas congratulaciones con motivo del décimo quinto aniversario de su actua-"ción, a lo largo de la cual ha cumplido una tan fecunda y meritoria labor en "favor del progreso de la aviación nacional. En lo que se relaciona con la diser-"tación del señor Pedemonte, el suscrito Presidente espera que si la salud no se "lo impide, tendrá especial gusto en asistir a la misma, tanto por el merecido "prestigio del disertante, como por el tema que habrá de enfocar. Quiera Vd. "y demás Miembros de ese Consejo Directivo, recibir las seguridades de los mejo-"res sentimientos amistosos de los suscritos. — (FDO): JOSE M. PEÑA — Pre-"sidente — CLEMENTE PUIG — Secretario."

CENTRO AVIACION SALTO

Nueva Directiva

En Asamblea recientemente realizada, el Centro de Aviación Salto procedió a la renovación parcial de su Comisión Directiva, quedando constituídas las autoridades que habrán de actuar durante el período abril 1960 - 61, en la siguiente forma:

Presidente: Julio M. Pirotto; Vice Presidente: José G. da Silva; Secretario: Héctor Escanellas; Pro-Secretario: Humberto B. Lagreca; Tesorero: Nelson E. Ardaiz; Pro-Tesorero: Cícero Medina; Vocales: José L. Rodríguez Aris, José A. Presentado y José Martínez Recalde. SUPLENTES: Anelio A. Pereira, Roberto G. Teixeira Núñez, Santiago Casaretto, Abel Bortagaray,

Walter Ojeda, Joaquín A. Olarreaga, Juan J. Guelbenzu, Ramón J. Vinci, Martín Martinicorena. COMISION FISCAL: Emilio Mircovich, Héctor E. D. Grisolia y Edgardo Lorenzelli. SUPLENTES: Ruben Carreté, Juan F. Barazzotto y José B.Varese. GERENTE: Emilio J. Real.

Deseamos a la prestigiosa Entidad una próspera actuación bajo las nuevas autoridades, tan acertadamente constituídas.

AERO CLUB DE PAYSANDU

BREVE RETROSPECTO HISTORICO SOBRE ESTA DINAMICA ENTIDAD

En la progresista ciudad de Paysandú actúa desde hace más de veinte años, una institución que ha hecho un aporte valioso a la formación de la conciencia aeronáutica. Nos referimos al Aero Club de Paysandú del que puede decirse que ha escrito un capítulo relevante en la historia reciente a nuestro país, habiéndose requerido de sus dirigentes una síntesis de sus actividades más salientes, amablemente, se nos proporcionó la siguiente reseña:

FUNDADORES Y PRIMEROS DIRIGENTES

El 7 de Noviembre de 1937, cuarenta y cinco animosos entusiastas de la aviación, se reunieron para echar las bases de "una Institución que tendría por objeto propender al desarrollo de la aviación", como reza el artículo 1º de sus Estatutos. La primera Comisión Directiva estuvo presidida por el Tte. Cnel. Dámaso González, ocupando posteriormente la Presidencia y en este orden los Sres. Ramón G. de Boismenu, Carlos M. Fraschini, Recaredo E. Ugarte, Pedro M. Harguindeguy, Carlos Meyer, David J. Rivero, quienes al igual que el actual Presidente, Ing. Eduardo Brito, contribuyeron con su esfuerzo, su desinterés y su dedicación, al engrandecimiento de la entidad.

LA ESCUELA DE VUELO

La Escuela de Vuelo de este Aero Club es una de las más serias y prestigiosas del país y, por la misma, han desfilado los más caracterizados Instructores de Vuelo, estando actualmente al frente de la misma como Instructor principal, el Piloto Omar H. García y como Instructor adscripto el Piloto Omar Penas Díaz, los cuales han puesto al servicio de la misma su capacidad técnica y su dedicación. Doce Pilotos categoría Profesional y ciento cincuenta, categoría Amateur, es el resultado actual de su Escuela de Vuelo.

El primer avión "Taylorcraft", con que se dio comienzo a sus actividades con el que totalizaron más de tres mil horas de vuelo, es apenas un recuerdo frente a la magnífica flota de aviones, con que cuenta el Aero Club —Seis aviones, entre los cuales se incluyen dos excelentes cuadriplazas— un Cessna 17OB y un Cessna 172, componen la flota de vuelo de la institución. El promedio mensual de vuelo de la mencionada flota, es superior a 250 horas, lo que es indice de la intensa actividad que ahí se desarrolla.

VUELO SIN MOTOR Y PARACAIDISMO

El vuelo sin motor y la formación de paracaidistas, fueron otras de las actividades que se encararon y que llenaron muchas páginas en la historia de la aviación sanducera. El corolario de esa actividad fueron 13 pilotos de Planeado-

res y 3 Paracaidistas, que obtuvieron sus respectivas licencias.

AVIACION SANITARIA

Aunque el Aero Club Paysandú es, en sus orígenes y en su destino específico, una Institución deportiva, el hecho de que la aviación ofrezca inmensas posibilidades para obras humanitarias y de contenido social, le ha conferido el honor de ser en Paysandú la institución que tiene a su cargo la administración y dirección técnica de los Servicios de Ambulancia Aérea y de Policlínicas. Desde 1948, fecha en que comenzara el primero de los servicios, más de 1.700 misiones sanitarias atestiguan la necesidad del mismo y la confianza que ha sabido inspirar por la seguridad y eficiencia con que se realiza. Este servicio está integrado, además, con una magnífica ambulancia terrestre y un equipo de radiotrasmisión en VHF, con lo que prácticamente quedan cubiertas todas las necesidades en materia de traslado de enfermos o heridos. Para asegurar la eficiencia del servicio, cuenta con un Piloto Profesional estable, dedicado exclusivamente a ese cometido.

Complementariamente otras de las conquistas sociales logradas por el Aero Club Paysandú, lo constituye el Servicio de Policlínicas Aéreas, desde cuya inauguración —el 25 de agosto de 1954— ha permitido en forma regular y constante llevar asistencia y medicamentos a doce poblaciones apartadas del departamento, que carecían hasta ese momento de tan imprescindibles servicios. Se llevan realizadas más de 400 giras —realizadas en forma bi-semanal.

HANGAR Y OTRAS INSTALACIONES

Ultimamente además y a fin de cubrir la necesidad de Socios y transeuntes, se construyó un magnífico Hangar de 16 metros de ancho por 24 de fondo, totalmente de aluminio con piso de hormigón. Se está levantando un moderno edificio con varias dependencias, destinada a Oficina de control de Vuelo y Sala de Pilotos, en el que se invertirá una suma del orden de los treinta y cinco mil pesos y, como complemento de todo eso, se han instalado tres modernos surtidores para el expendio de los tres tipos de nafta de aviación con capacidad para 18 mil litros.

También existe el propósito de mejorar la flota de vuelo, ya sea adquiriendo motores o bien adquiriendo nuevos aviones; dependiendo todo ello del tratamiento que en el nuevo regimen cambiario, se conceda para la importación de material de aviación.

ACTUALES DIRIGENTES

La actual Comisión Directiva del Aero Club Paysandú, está integrada así: Presidente: Ing. Eduardo Brito; Vice Presidente: Víctor Luciano; Secretario: Nery Mendiburu; Tesorero: Esc. Héctor R. Morales; Pro Tesorero: Victor Kniazevy Vocales: Adalberto Hummerich; Héctor Arrigonni y Angel R. Pignata.

No cabe duda de que con dirigentes tan capaces, que han abrazado con tesón y entusiasmo, tan noble causa, la aviación en Paysandú alcanzará el más amplio desarrollo y las más fecundas proyecciones.

AERO CLUB DE MELO

Un Mensaje de Esperanza

Un mensaje de esperanza es para el enfermo, el que le anticipa el rugir del motor de un avión ambulancia. En base a ello, es que elegimos este tema para iniciar nuestra actuación en la Revista "AERONAVEGACION" a la que auguramos el mayor de los éxitos, como corresponsales del Aero Club de Melo.

Los actuales servicios de Ambulancias Aéreas de Cerro Largo, se iniciaron durante el transcurso del mes de octubre de 1952, utilizándose a tales fines dos

aviones adquiridos mediante contribución particular (colecta realizada entre el Pueblo de Cerro Largo, y zonas adyacentes de otros Departamentos, que utilizan los servicios sanitarios de esta ciudad). Ambos aviones están inscriptos a nombre del Aero Club de Melo, Institución que tiene bajo su responsabilidad, el funcionamiento de tales servicios; los que son fiscalizados por una Comisión integrada por los Señores, Presidente y Tesorero del Aero Club de Melo, Director del Centro Departamental de Salud Pública, Jefe de Policía y Presidente del Concejo Departamental.

Para el cumplimiento de las misiones sanitarias se utilizan ambas máquinas, una un Cessna 170 (CX-AOJ) la cual por su radio de acción se dedica al cumplimiento de las misiones de largo recorrido; y para las misiones de corta distancia (fundamentalmente a campaña en lugares carentes de pistas adecuadas, se utiliza un Piper 125 (CX-AOP), por su facilidad para operaciones de aterrizaje, decolage, etc.

Estos servicios cuentan además con una Torre de Control, un buen Hangar, estación Radio-Emisora, etc.

Cabe consignar que desde la inauguración de dichos servicios hasta la fecha, todas las misiones han sido cumplidas sin ningún inconveniente, pese a que en más de una oportunidad, por razones de sentimiento de solidaridad humana, ha sido necesario utilizar pistas inadecuadas, o cumplirlas con mal tiempo, lo que evidencia la eficiencia de las mismas, y responsabilidad y capacidad de los pilotos que las cumplen. Como dato interesante, cabe destacar también, que aproximadamente un 70 % de las misiones cumplidas hasta la fecha, lo han sido con cargo al Ministerio de Salud Pública, es decir conducción de enfermos que por su precaria situación económica, les es imposible trasladarse por sus propios medios, a los centros asistenciales.

Por eso podemos decir que tales servicios cumplen una misión de un sentido tan humanitario, que es imposible silenciar, porque sabemos lo que para el enfermo que sufre en nuestra dilatada campaña, significa el hecho de saber que ante su llamado, no tardará en perfilarse sobre el cielo de la patria, la alada silueta del avión ambulancia, que, llenando el aire con el rugir de su motor, le adelante un mensaje de esperanza y alivio a su mal.

Melo, junio 20 de 1960.

ALADINO RODRIGUEZ CORREA,
Dr. JULIAN AROZTEGUI
Corresponsales de "Aeronavegación"

NOTICIARIO EN CAPSULAS

PLUNA a Santiago.— Según se nos informa, las autoridades argentinas concedieron en principio a PLUNA el permiso, hace tiempo solicitado, para sobrevolar territorio del vecino país en un nuevo servicio a Santiago de Chile. Tal permiso no sería incondicional, sino que se vería limitado —desconocimiento de la "quinta libertad"— por la fijación de una cuota máxima de pasajeros a levantar por el Ente Nacional en Buenos Aires. ¿ Y la reciprocidad?

DISCREPANCIAS ARGENTINO-CHILENAS. — Como quiera que Chile se niega, contrariamente a lo que se hace en nuestro país —el único del mundo en que se entra y sale como Perico por su casa— a conceder autorizaciones incondicionales a empresas argentinas, ha surgido una situación de entredicho, en que cada una de las partes defiende, como es lógico, su punto de vista.

LA EDAD DE LOS PILOTOS COMERCIALES. — La "Federal Aviation Agence" de los Estados Unidos ha fijado en 60 años el límite de actividad de los pilotos comerciales, estableciendo, además, que a partir de los 55, no podrán ser entrenados para el politaje de aviones a reacción.

URUGUAY, LA JAUJA DEL AIRE. — Mientras tanto, no hay peligro de que el Uruguay tenga conflictos. No lo hubo nunca. Aquí a nadie se le dijo que no, ya se le ocurriese operar, sobrevolar o dejar de hacer una u otra cosa en territorio nacional. Alguien nos decía, no sin razón, que se ahorraría no poco papel y tiempo, si se aplicase a cada solicitud, un sello que dijese sencillamente: AMEN.

NUEVAS OFICINAS DE B. O. A. C. — La empresa British Overseas Airways Corporation (BOAC) acaba de inaugurar sus nuevas oficinas en la calle Río Negro 1376 de esta Capital.

AGREGADO AERONAUTICO EN LA ARGENTINA. — Por decreto del 7 del cte., el Poder Ejecutivo designó Agregado Aeronáutico, a quien ya era Agregado Militar a la Embajada Uruguaya en Buenos Aires, Coronel Alfonso María González.

P.A.A. REDUCE FRECUENCIAS. — Acaba de autorizarse a Pan American Airways World Inc. a reducir a tres vuelos semanales redondos, sus servicios a Nueva York, en concreto: sus escalas en Carrasco. Parece por demás lógico deducir que es ésta una primera consecuencia, a la que no tardarán en seguir otras de la entrada en servicio de los "jets", en el caso: los Boeing 707, con que esa empresa opera en Buenos Aires. Y Carrasco en veremos.

PRESTAMO NORTEAMERICANO A IBERIA. —El Banco de Importación y Exportación ha concedido a Iberia un préstamos de U$S 14.100.000 para contribuir a financiar la compra, por un total de 20.600.000 dólares, de tres aviones retropropulsados DC-8, con sus correspondientes repuestos, que la emprsea española ha decidido adquirir. Dicho préstamo se amortizará en 14 cuotas semestrales, a partir del 31 de octubre de 1961, con un interés del 5, 75 %.

SERVICIOS REGULARES A MOSCU. — Cinco empresas están volando con reactores o turboreactores a Moscú: la B.E.A. —British European Airways— con Comet; AIR FRANCE y SAS con Caravelle; K. L. M. con Lokheed Electra y Sabena— la empresa belga con Boeing 707, desde Nueva York y con DC-7 desde Bruselas.

SERVICIOS DE S.A.S. — La empresa SAS (Scandinavian Airlines System— con Oficinas en Río Branco 1389 de esta Capital, servirá este año, con aviones DC-8 a 10 ciudades en siete países y, con Caravelle, a 35 ciudades en veintidós países. En total, con sus asociados, SAS servirá 115 ciudades en cincuenta y seis países.

AVIONES CONTRA LAS PLAGAS AGRICOLAS. — Aun cuando la respectiva información no ha podido precisarse en los órganos competentes, se sabe que el Cessna 180 que el Servicio de Lucha contra las Plagas Agrícolas ha adquirido, será traido en vuelo por el mayor (PAM) José Escursell y vendrán, a su vez, piloteadas por personal de la fábrica otras dos avionetas compradas con el mismo destino. Dicha operación fue concertada, cuando aun, regía el cambio preferencial, establecido por la ley 9977, que la aviación civil, en particular los aeroclubes, no lograron que se les concediera por las consabidas dilatorias burocráticas y la incomprensión y falta de apoyo también consabidos.

RECORD DE PLUNA. — En los cinco primeros meses del año en curso, PLUNA transportó más de 100.000 pasajeros, exactamente, 100. 623. De ese total, que comporta un record, el 30 % corresponde a los servicios domésticos o interinos y el resto a las líneas internacionales. Es innegable que la puesta en servicio de los Vickers Viscount en estos últimos recorridos y la de los guapos DC-3 ha influido decisivamente en este auspicioso resultado.

Cielos de América sin Fronteras

ORGANO DE INFORMACION, DIVULGACION Y FOMENTO DE LAS ACTIVIDADES AERONAUTICAS

CASILLA DE CORREO No. 1513 MONTEVIDEO - URUGUAY

SUD AMERICA